

漁業における産業合理化運動—Ⅱ

—以西底曳漁業における流通合理化運動の展開過程—

吉 木 武 一

Movement for Industrial Rationalization of Fisheries—II

Developmental Process of Movement for Distributing

Rationalizaion of Bull Trawl Fishery in the East China Sea

Takeichi YOSHIKI

1 合理化運動の起点

本稿では戦前期以西底曳漁業のなかで中心的勢力をもっていた「徳島県九州出漁団」の合理化ベクトルを外に向けた運動をとりあげることにする。この場合あらかじめ明確にしておきたいのは、これら中小底曳船主層の昭和初期における合理化運動がなぜ対外的運動として展開したのか、せねばならなかった必然性はなにか、という点である。

大正後期→昭和初期の不況深化過程で、中小資本の合理化が、対外的運動の形をとるのは、中小資本が被支配的地位に立たされており、その被支配性を脱却しなければ産業資本として自立することができなかったからである、とかがえられる。ゆえに産業資本確立は合理化運動の極局の目的である「生産費引下げ」の前提条件をなしており、それが達成できなければ合理化の成果を期待できない経済情況に中小資本はおかれていた。矢を束ねて「被支配性」を射る形で展開した阿波船主層の運動も、したがって中小資本による産業合理化運動の必然的な形態であったといえよう。

では、その「被支配性」とは、どのようなことを指しているか。

阿波船団の場合は、すぐれて問屋資本への従属性の問題としてあらわれている。阿波船主層は明治後期から大正中期までの一本釣・延縄時代から、すでに問屋

の仕込支配に組み込まれ、大正10年代、機船底曳漁業へ転進する際に、さらにその大半が長崎問屋の融資によって以西漁場に乗り出している。そのため、まず金融面で、さらに流通面で底曳船主・船頭は問屋にがちり押えられ、生成期、以西底曳漁業のタイ漁獲で発生した高利潤をことごとく吸上げられている。たとえば『長崎県産業方針調査』（大正15年）は県下の「遠洋漁業トシテハ機船底曳漁業ヲ算フベク近年其ノ發達著シキモノアリ、（中略）本縣ヨリ出發スル漁船ハ凡百貳拾餘組ニシテ年漁獲一組少クモ六萬圓多キハ拾萬圓ニ達シ本縣漁業ノ白眉」（同書99頁）であると記述しているし、また『長崎縣水産誌』（昭和11年）でも県下機船底曳の「漁獲高ニアリテワ好漁時代（大正12～14年頃……筆者注）一航海壹萬圓ニ上ルノ漁獲アリテ年額八九萬圓ニ達セリト云ウモ今ハ著シク之ヲ減ジ、昭和六年前後ハ實ニ盛時ノ四割以下ニ減ジ」（317頁）たとして大正後期から昭和恐慌期へかけての漁獲水揚の「つるべ落し」の激減を的確に表現している。

そこで機船底曳漁業の戦前第1期「黄金時代」とさされている大正後期、つまり初期以西底曳に於る問屋支配の形態を如実にあらわすものとして、しばしば日本勧業銀行の『水産金融ニ関スル調査』（大正12年）が引用されるが、それによると長崎の場合「問屋ハ常ニ所属漁船ヲ監督表ニヨリ其入港出港ニ付注意ヲ怠ラ

ス、沖賣其他ノ弊ヲ防止シ漁船漁具ノ賃貸料トシテ水揚げ高ノ一割及至一割五分ヲ徴シ利子ニ充當シラレリ
 スク航海ニテ毎仕込金其他ノ清算ヲナシ船頭利益アル場合ハ内入金トシテ其利益ヲ納入セシメ皆済ノ場合ニ船名儀ヲ船頭名儀ニ書替フルコト下關ト同様ナリ」
 (33~34頁)と在地問屋の、いわゆる「契約船」支配形態に言及している。

この「契約船」といわれるものが「問屋自身漁業ニ要スル一切ノ漁船漁具ヲ整ヘ信賴シ得キ船頭ヲ見込ミテニ貸与シ其経済ニテ漁撈ニ従事セシメ漁獲物ハ必ズ持ち来ラシメ漁獲高ノ一割ヲ徴シ尚ホ利益金アル場合ハ元金トシテ積立テシ完済ノ暁、問屋名儀ノ漁船具一切ヲ船頭名儀ニ書替フルノ方法」(33頁)であるとすれば「大正十三、四年頃の一航海、多いのは一萬圓を超へ少くとも七千圓八千圓にも爲って居た黄金時代¹⁾」に、当時、下関、長崎に広汎に簇生していた「契約船」船主の間屋離脱が、なぜそれほど顕著に進まなかったのだろうか。いまいし具体的にいうと「漁業ニ要スル一切ノ漁船漁具ヲ整ヘ無料貸付ヲ」受けるといっても、「契約船」が続出した大正後期には機船底曳船1組の乗出経費(漁船建造費用および漁船具費用の一切)が3~40トン級7~80馬力木船で、3,5~4,5万円くらいであった時代に、つまり乗出経費対年間漁獲高比率が1:2.5~3.5で、1年で優に投下資本を回収して、なお余剰が出るような生成期以西底曳漁業のうみだす高利潤の下で、なおかつ徳島岩吉組のような優秀船頭でさえ問屋の借財を完済するまでに「足かけ4年」も要したのだろうか。さらにいえば、昭和2年に林業商店から独立した徳島組が、昭和恐慌期にかけて以西底曳利潤が激減する時に、たちまち5組の底曳船を集積したのは、他ならぬ問屋支配から脱却したことに起因するものであった。むしろ、戦前の水産金融関係では貴重な研究資料である『勸銀報告書』にこのような問屋支配の実態を解く鍵はない。

下関、長崎の魚問屋が契約船形態で底曳船の集積を進めたのは、決して「漁船漁具ノ賃貸料トシテ水揚げ高ノ一割及至一割五分ヲ徴スル」類いの投資利益を狙ったのではなく、創生期の以西底曳漁業が生み出した特殊な超過利潤、つまり莫大な剰余価値をことごとく商業利潤として吸収するためであった。

長谷川安次郎は「長崎の機船底曳漁業と其の金融情況」(昭和4年)において「以前には漁獲高から問屋手数料、仕込品代を控除し、更に漁獲高の一割八歩を問屋に於て取得した残りを四分(船頭)六分(問屋)に分配し、右の一割八歩と六分との取得中より問屋に

於て定期修繕、初航海費用等を負擔した」(42頁)と述べている。この論文では「契約船」「直営船」いずれを指すのか必しも明確ではないが、昭和3,4年時から「以前」にさかのぼっている訳だから、前者のケースであることは間違いないであろう。この点については『長崎縣水産誌』も、

「斯業創始ノ初期ニ於テハ出資者タル漁業主(多ク問屋業者)が経験アル船頭(漁夫ノ主ナルモノ)ニ對シ資金ヲ貸与シ、造船修繕、漁具製作等漁業一切ノ準備ヲナサシメ、船頭ハ一定期間内ニ漁業ニヨリ自己ノ取得中ヨリ之等一切ノ費用ヲ償却シタル後之ヲ自己ノ有ニ歸スル契約ノ下ニ従業セルモノ勸ナカラズ」(316頁

と「契約船」形態が支配的であった事情を伝えているが、そればかりでなく、『明治三大漁業図及説明』

(山田吉太郎口述：昭和5年)には、山田屋が「大正十二年ニハ自営ノ延縄機船二十四隻ヲ手繰網漁業船ニ轉用シタリ是ニ於テ當時不振ヲ極メツツアリシ連子鯛延縄漁業者ノ手繰網漁業ニ轉業スルモノ續出シ延縄漁業ニ画期的一大變革ヲ惹起セリ」(傍点・筆者)として「直営船」形態も当初より併存していたことを明記している。すると「契約船」「直営船」の形態上の差異は問屋の底曳船集積=漁獲物商品集中における船主もしくは船頭との将来独立の約定の有無のみとなりはしないか。ぎゃくにいうと「契約船」,「直営船」いずれの場合でも問屋は商業利潤の他に生産利潤に類する補充的な利潤も取得していたことになるので、問屋の「直営船」化を産業資本視点から評価する見解にはにわかに賛同できない。

長谷川説にしたがうなら、大正10年代年間8~10万の漁獲をあげても、漁夫配当を支払うと船頭が問屋へ返済する余剰が1万円をこえることは稀であったとおもわれる。もっとも、大正10年に長崎に橋頭堡を築くために進出してきた林業商店は「入金した金額が漸次ふえて、貸付帳尻が船価の三分の一以下になれば、船も許可も、その人の名儀に書換え²⁾」るようなやり方で「契約船」を増やしつつあったから、仕込の側にも底曳船集積をめぐる、きびしい競争が演じられ、それだけ、仕込まれる側に有利な条件が醸成されていたことも否定できない。

しかしこの制度を「一介の漁業労働者をして、独立した立派な漁業経営者をつくることになるので、以西底曳漁業発達史上、特筆すべき事項³⁾」だと自画自賛した林業が、昭和4年、長崎で35組の底曳船を集積し

それ以後、傘下契約船の独立がわずかしき見られず大正13年、以西底曳漁業に許可制度がしかれてから「契約船」仕込みを中止し、その「直営船」への引上げを果敢にやっている、という事実、つまり林兼から独立した船主より、「契約船」で借財が完済できずに「直営船」に切換えられ、その船頭化した船主・船頭の数が多かった事情のなかにこそ、生成期以西底曳漁業における問屋支配の実態がかくされている、とかがえられるのである。

その一端を示すと、当時の問屋支配形態を象徴するものとして「歩戻」と「下駄」がある。「歩戻」というのは問屋が「直営船」もしくは「契約船」に漁具、魚函、燃料、氷、食料その他漁業資材を仕込む際に、一括大量仕入れによるデスカウントが成立し、その値引分を利鞘として問屋が取得し、船頭には値引分を上積みして仕切るやり方である。3~40組の手繰船を支配下においていた林兼、山田屋などの大手問屋は、かりに1組年間仕込額3万円として、その1割の「歩戻」だけで優に10万円前後のトンネル口銭が転がりこむのであり、さらに、こうした流動資本にかかわる仕込品ばかりでなく、漁船、漁具、エンジンなどの固定資本についても「契約船」の場合は相当の「歩戻」を手中にしたはずであるから、「歩戻」だけでも当時の問屋利潤の莫大さは測りしれないものがあつたとしなければならない。

「下駄」は漁獲物販売にかかわるもので林兼、山田屋など出荷業務をかねている問屋が出荷先市場の予想相場より大きく割り込んで船主・船頭に仕切り、そのために生ずる実際の間屋手取と生産者手取の差額を、「下駄」と称して問屋が取得するものである。昭和4年当時、問屋手数料は1割であつたが、仲買兼業問屋のそれは優に2、3割に達していたのではないかと推測される。このため問屋は「自己の商人的企業的立場及資本主義的優位の地位を利用して自己の利益の様に船頭に仕切る。即ち魚を比較的安価に見積りまする關係上、此下駄は問屋に依って穿かれることが殆んど通常の事に属し、此仕切によって問屋が損をすと言ふ様な事は減多に無い」⁴⁾ので、漁獲物販売で問屋から独立した船主にたいしてさえ、きわめて優位にたっていたのである。

昭和のはじめ長崎問屋の傘下「契約船」もしくは

「直営船」から吸上げていた粗利益の割合は、

(イ) 問屋の總取得は

- ・漁獲金高（水揚げの際における仕切に依る）の一割
- ・漁獲金高（右に同じ）より右の一割及仕込品代（歩戻しを控除せざるもの）を差引きたる残額の六割
- ・仕込代金の歩戻
- ・下駄

(ロ) 船頭の總取得は

- ・漁獲金高（水揚げの際に於ける仕切に依る）より右の一割及仕込品代（歩戻を控除せざるもの）を差引きたる残額の四割

であつた。大正末から「直営船」の集積が急速に進展した経過から、当時、問屋支配底曳船は、その大部分が「直営船」だったとみなされるので、上記引用文も「直営船」にたいする問屋の利益割合を示しているとかんがえられる。

この利益割合から推測して、問屋が「直営船」漁獲高の8割以上を取得していたことは疑いえない。この問屋取得から仕込代、販売諸掛、修繕費などの漁労、販売経費と原価償却費を差引いた残額が問屋の利益であるが、これよりすると昭和初期（少くとも昭和恐慌以前）の長崎問屋は6割の取得に含まれる生産利潤に販売手数料、下駄、歩戻などの商業利潤を追加して、もしくは商業利潤に生産利潤を附加して、いわゆる商業的生産的利潤を「船頭制」・「歩合制」のメカニズムを利用して実現していたことになる。そして、このように「直営船」を稼働させ、「船頭制」を媒介として実現される利潤の性格が、まだ生産的なものに純化していない点に、当時の長崎問屋の前期的性格が如実に反映されている、とかがえられる。つまり、大正末から昭和恐慌までの問屋資本による底曳船集積は、いぜんとして商業ベースでおこなわれたことを示しており、こうした商業利潤に基礎をおいた生産力集積の段階にとどまっていたことを考慮しないで、「契約船」から「直営船」への移行をもって直ちに問屋資本の「産業資本転化」とすることはできない。「直営船」

* 問屋が船頭に底曳船を造ってやる場合、大口取引者の立場を利用して一括大量発注、継続発注、即金払いなどによる大幅なデスカウントが成立し、帳簿価格と実際価格の差額を「歩戻」として取得するもので、たとえば10組の契約船を手当すれば1、2組は「歩戻」で造れる勘定であった。

化は「契約船」の間屋制下請への移行・再編であって下請化することで商業利潤主、生産利潤従の形で間屋利潤を取得する仕組みに他ならないからである。さらに長崎間屋は「契約船」時代の大正10年代から、生産的利潤に類する利益を間屋6、船頭4の配分比率によって生み出しており、それが「直営船」に変わっても踏襲されている、という長谷川説に従うならば、間屋制下請生産形態が両者共通のものであったことになるので、「直営船」化＝産業資本転化*説は、以西底曳漁業の場合は、再考の余地があるとしなければならない。

なぜなら、商業資本の産業資本転化説は、(i)「直営船」になぜ「間屋手数料」「歩戻」「下駄」などの間屋利潤が対置されているのか、(ii)なぜ「直営船」に間屋利潤が必要なのか、(iii)なぜ「直営船」が間屋制下請として再編されたのか、(iv)産業資本ならなぜ間屋利潤に頼らずに生産利潤を最大化する方法をとらなかったのか、(v)なぜ昭和恐慌後、間屋の産業的集積が停滞したのか、(vi)なぜ集積した「直営船」の大型化投資による生産力競争に参加しなかったのか、といった昭和初年代の以西底曳漁業にたいする間屋資本の行動様式にまつわる疑問にまったく答えていないし、理論的にも解答が出せないだろうからである。

長崎における間屋資本の底曳直営化は、第1に以西の許可制度化が、「契約船」形態での底曳漁船集積＝商品集中方向を閉ざしたこと、第2に高率の間屋利潤と魚価崩落が「契約船」の再生産メカニズムを破壊したこと、したがって第3に「直営船」＝間屋制下請に再編しなければ商業利潤の確保すら困難になってきたこと、そして第4に「直営船」からの商業的収奪さえも、昭和恐慌と独立自営船主層の合理化運動に挾撃されて終止符を打たれる、という経過をたどっている。つまり長崎の有力な間屋資本は外圧によって、その性格を産業資本的なものに、じよじよに変化させてはきたが、商業利潤の基礎が崩壊しないかぎりあくまで間屋機能を**維持しており、あるいは間屋機能を媒介にして以西底曳を把握しており、そのために昭和恐慌以後の生産力高度化の意義を産業資本として、まったく理解しえず、底曳船の産業的集積、生産力投資に踏み切れなかったのである。

長谷川安次郎がみた「間屋優位」の情況は、間屋支配の末期状況であり、なるほど、その利益割合は驚惑的な高率を示してはいたが、いかんせん商業的収奪の対象とした底曳漁業自身が「好漁時代からすれば四割以下の漁獲高激減」を招来しており、そのため間屋利潤が大幅に縮減したばかりでなく、「直営船」の船頭漁夫の側も「或る間屋の統計に依れば最近で船頭年三千圓位、船長で月五十圓及至六十圓、船員になると月十八圓及至二十圓位であって、中々之だけでは生活が出来ぬ位で、船頭は右の収入中から部下の船員に相當生活の道も講じてやらねばならぬ」⁶⁾ 破目におちいり「船頭制＝歩合制」の再生産すら困難な情況にあった。そして、こうした不況下の船頭制の動揺は「従来の分配制度をあらため月給制度に改善することほか七項目にわたっての嘆願書を、海員同志会加盟の四百余名の船員が船主側（山田、林兼商店、遠洋漁業底曳網会社に提出して停船デモを行った」⁷⁾昭和2年1月の底曳漁夫のストで、その極に達する。

しかし、不況の深刻化で、このように間屋制が動揺していたとはいえ、昭和初期までは長崎の間屋は林兼も含めて生産地市場流通をがっちり押えており、「契約船」・「直営船」船頭ばかりでなく独立自営船主層をも、その支配下におかれ「歩戻」、「下駄」、「検量ごまかし」、「袖の下取引」などによって、きわめて不利な漁獲物の価値実現を強いられてきた。ここに阿波船主層によって、生産地市場を漁業資本が掌握しそれに間屋資本を従属させるための流通合理化運動が組織的に展開されねばならぬ理由があった。

独立をかちとった阿波船主層は漁獲物販売面ばかりでなく漁業資材購買面でも解決せねばならぬ問題をかかえていた。たとえば氷がそうである。漁業用氷は日東製氷が全国供給量の過半を占めており、下関、長崎五島王之浦などの以西底曳漁業根拠地では、昭和の初めまで、その一社独占が維持され氷の独占価格が形成されていた。底曳船主たちは「地域独占」を打破するために大正10年代から値下運動を試行するが、なかなかその牙城を揺がすことができない経過をたどっている。それゆえ阿波船主層は、このような「産業独占」との対決を、間屋から自立する過程で迫られていたのである。

* 商業資本の産業資本転化については、志村賢男、日本漁業の資本蓄積、東大出版会にその代表的見解が示されているので参照されたい。

** たとえば林兼長崎支店は、昭和10年時「直営船」34組、「契約船」6組の機船底曳を擁して、以西底曳の直営化に終止符を打っているが、昭和7、8年頃から新たに創始されたアマダイ延縄漁業では直営船3隻、契約船20隻を支配しており底曳から排除された弱小船主・船頭を契約船方式で編成し、それによって商業利潤の確保につとめている。つまり長崎以西ではすでに間屋制が崩壊しつつあったにもかかわらず、アマダイ延縄のように弱小資本階層から構成されていた業種では、かえって間屋制の維持、強化をはかっているのである。

いまひとつ、緊急なる解決を迫られていたものに重油問題がある。燃料油問題は漁船動力化とともに発生した漁業資本主義化の歴史的産物であるが、漁船機関が有水式焼玉から無水式、ディーゼルへ転換し、第1次大戦後に輸入油の免税措置がとられても、それは大戦ブーム期の「軽油問題」から大戦後の不況深化過程における免税下の「重油問題」へと質的变化をとげたにすぎず、中小漁業資本にとっては未解決の問題として、その前途にたち塞がっていた。それは重油の「制度的免税」をどのようにして「実質的免税」に転化するか、その場合、財閥系外資系を含む巨大石油資本にどのように対抗して実質免税をを勝ちとるか、というすぐれて国際的な問題、それを介在した対独占との問題に帰着する。動力化以後、死活問題化した「重油問題」を中小漁業資本が組織的に克服できるか否かに、その「産業資本確立」がかかっていた、といっても過言ではなく、以西の中小船主層といえども、そのうち外にある訳はいかなかった。むしろ以西底曳漁業は戦前のわが国遠洋漁業のなかで重油最多消費業種部門に成長しており、それだけに問題の解決はより緊急を要するものであった。

そして、問屋支配から独立しつつあった阿波船主層にとって最大の試練であり、難関であった昭和恐慌への対応の問題がある。昭和の初め、すでに以西底曳漁業は魚価崩落によって不況の深淵へ落ち込みつつあり高生産性を売物の機船底曳でも経営再生産をおびやかされるコスト危機に見舞われていた。そのため「生産費引下げ」は、これら独立自営船主層においても至上命令になっており、それを達成できなければ、あれほど悪戦苦闘して「契約船」を自己所有としたのに、再び問屋の軍門に降るか、倒産するかの岐路に立たされていた（そして事実、問屋に吸収されて「直営船」の船頭になったり、倒産、廃業した阿波系船主も少なくなかった）。

阿波船主層は、以上の4点、つまり対問屋資本（被支配性）の問題、「地域独占」の問題、動力船漁業のアクセラレーターとしての「重油問題」の解決と、昭和恐慌への対応を迫られており、ここに合理化運動の起点があったといえよう。

しかしこのような複合的問題への対応策としての合理化が、阿波船主層の場合、経営合理化という形態をとらなかったのは、もしくはとりえなかったのは、冒頭で論じたように、そうした個別経営レベルでの合理化には、阿波船主層のごとき「商業独占」「産業独占」に包囲されていた中小資本の場合、限界があって、そ

の成果をほとんど期待できなかったからだ、かんがえられる。ぎゃくにいえば合理化目標を経営内部におくより、中小船主の資本展開を制約している様々な対外的問題にセットしなければ、産業資本として自立することが至難であったからであろう。

したがって阿波船主層の合理化運動は問屋支配を排除し、「地域独占」を崩壊させ、重油問題を解決し、自からのヘゲモニーの下に生産地市場をおき、生産者優位の底曳根拠地漁港をつくるどころまで、その運動主体が意識するしなにかかわらず、突き進まざるをえない。ゆえに、それは漁業小資本が昭和恐慌を前後する時期に産業資本として、その生産力基礎を固めうるか否かをかけた漁業資本主義化の過程における壮大な歴史的実験であった、といえよう。以下にその合理化過程を検討し阿波船団が漁業資本主義化に果たした役割を考察してみよう。

2 戦前期重油問題の性格と共同購買運動の役割

漁業用燃料油が動力化以後の日本漁業の再生産を左右させるほどの重要な動力エネルギーとして登場し、それが輸入によってまかなわれねばならないことから燃料問題が漁業にとって死活問題と化したことは、第1次動力化直後に「石油問題」が発生し、その後、戦時期の輸入杜絶、戦後再建期のリンク制、まだ記憶に生々しいオイル・ショックなど石油危機が発生するごとに日本漁業が危機的局面を迎えている歴史的経過からして明白である。つまり「石油問題」は漁業資本主義化の起点で発生し、今日なお重大な問題として提起されつづけている、古くて新しき問題なのである。

大正中期の漁船動力化を経て、焼玉、ディーゼル機関が普及して以来、漁業の重油消費量は急激に増大するが、当時、このような重油多消費型の産業は海運業くらいのものであって、動力化による重油需要の先行的膨張は、わが国漁業の輸入依存を決定づけたばかりでなく、戦前期、日本経済の外貨負担を荷重することにもなっている。重油依存を強めた戦前期漁業のなかで、その最多消費業種は大正期に全国的規模で発展した機船底曳漁業であり、なかでも大正後期から高度の生産力形成をとげた以西底曳漁業であった。つまり戦前は漁業資本主義化の度合に応じて業種別に燃料油消費度に強弱があり、そのなかで以西底曳は最多消費業種になっていたのである。それだけに重油問題は、いっそう重々しく以西経営を締めつけていた。

もっとも以西底曳に先行したレンコ延縄の時代（大正初年代）から、阿波船主は「軽油問題」に苦慮して

きたといえる。たとえば大正5年、五島王之浦根堀のレンコ延縄船の経営収支例⁸⁾によると、人件費（漁夫配当）を除く漁業支出のじつに85%が燃料費で占められており、しかも第1次大戦で石油価格が騰貴していたため、当時の動力延縄は燃費で死命を制されるまでで「軽油問題」に巻き込まれていた。それが重大な経営問題化するにいたらなかったのは、大戦ブーム期でタイ類価格が高騰し、両者に「逆シエーレ関係」*が成立していたためである。しかし、第1次大戦によって石油価格は「暴騰に踵ぐに暴騰を以てし、其の勢殆んど底止めするところを知らずの有様にして（中略）斯くては折角基礎の固まらんとせる發動機漁業も、何等かの善後策を講ずるに非ざれば、甚だ悲観すべき状態に立到」（水産界401号、大正5年）ることが懸念されており、動力船漁業の大きな試練であったことに変わりない。さらにレンコ延縄から以西底曳への転換期、つまり以西底曳生成期に当る大正12年の機船底曳の経費例⁹⁾をみると、人件費を含む漁業経費の57%、水揚げの45%を燃料費が占め、「軽油問題」の漁業に及す影響は大戦後恐慌を経ても、なおかつ甚大であったことを示唆している。

こうした「軽油問題」への底曳船主の対応は、まず軽油使用機関（有水式焼玉）から重油使用機関（無水式焼玉）への転換をもってはじまった。底曳へ転進するに際して、大正11、2年頃から阿波船主たちも焼玉機関に切換へる者が続出しているし、大正末には下関の豊洋漁業が、より低燃費のディーゼル機関を以西底曳漁業にはじめて導入する、といったいわば「技術革新」的状況を現出している。生成期における機関換装更新が曳網力アップと燃費節減を意図**したものであることは論をまたない。

燃料油問題の「軽油問題」から「重油問題」への重心移行によって、阿波船団の場合は、重油購入を免税ルートにのせ、合せて重油の流通ルートを購入者の側から整備していく流通合理化運動を展開する。

輸入石油類の関税は、すでに大正9年11月、勅令に

よって部分的に撤廃されていた。

「勅令第五百五十號

- 第一條 關稅定率法第七條第四號の二の規定***に依り輸入税の免除を受くことを得べき礦油は左の用途に供するものにして豫め農務大臣の許可を受け輸入するものに限る。
- 一 鑛業、工業、運輸業又は漁業の爲に使用する發動機用又は汽錐用
 - 二 製鍊用
 - 三 窯業用
 - 四 金属加工業
- 第二條 輸入税の免除を受けんとする者は輸入申告書に農商務大臣の許可を受けたことを證する書類を添すべし（以下略）」

第1次大戦期の工業化の進展が、わが国産業の石油需要を拡大したために、それまでの輸入関税障壁を産業用（とりわけ工業用）油類に限って撤去したのであるが、当時、動力化による石油多消費産業に成長しつつあった漁業も運輸業と共に免税業種に加えられることになったのである。この免税措置は、後述するような多大の燃費節約効果をもつものであったがゆえに、沖合・遠洋漁業を対象とした戦前期漁業政策のなかで「遠洋漁業奨励法」と双壁をなすものであった、とかがえられる。

戦前の輸入油関税率は、従量（容積）定価制で、1缶（18ℓ）当り、

揮發油	25錢
燈油	54錢
輕油	35錢
重油	15錢 ¹⁰⁾

となっており、うち重油のみが免税対象になり除外された訳である。

* 大正8年には「船舶建造費及輕油の狂騰は斯界に影響する所少なからざりしも魚価亦未曾有の高価を保ちしを以て、漁者はさして苦痛を訴ふるに至らず」（大正8年度水産界の概観、水産会、448号）というような状況にあった。

** この点については「長崎縣水産誌」が「當初ハ燒玉式石油發動機ガ盛ニ使用セラレタルモ重油使用ノ前後ヨリ漸次無注水式發動機ニ改裝セラレ以テ今日ニ及ベリ、ディーゼル機関ハ優秀大型船ヲ除クノ外ハ尚未ダ一般ニハ普及セズ斯ク機関ノ變更ハ操業上ノ革新ヲ來シ、第一機関用水ヲ要セザル爲船腹ニ餘裕ヲ生ジタルコト、フカシ油ノ用量ヲ激減セシコト右ノ結果船足輕ク操船上便利トナリタルコト從來頗出セシ燒玉破損ヨリ起ル故障ヲ皆無ナラシメタルコト等ニシテ操業上ノ利便ハ直チニ漁獲ノ成績ニ影響シ之ガ経済ト共ニ多大ノ利益ヲ齎スルニ至レリ」（P312~313）とその効果を的確に評価している。

*** 第七条 左の物品には輸入税を免す

四の二 直接燃料に供する鉱油にして攝氏十五度に於ける比重 0.904を超えたるもの但し命令の定むる所に依り政府の許可を受け輸入するものに限る

時あたかも大戦後恐慌による石油の需要停退と過剰輸入によって「十年に至っては惨落に垂ぐに惨落を以てし、大正十一年に至っては更に低落して遂に生産費の限度に辛くも踏止まり、外油輸入商は破産に瀕して居る¹¹⁾」状況を呈していた。以後、輸入鉱油は昭和恐慌期まで「つるべ落し」に惨落するのであるが、この長期間に亘る石油価格の低落傾向に歯止めをかけ、それに下方硬直性をもたせたのは、他ならぬ従量定価制の関税障壁であった。つまり、輸入石油価格は「惨落に垂ぐに惨落を以て」するほど下落したのであるが、崩落すれだするほど、石油の内販価格に占める関税率が輸入価格の低下と逆比例して高率化し、そのため国内石油需要者はアメリカ産石油の価格低落の恩恵に浴する度合が弱くなっていた。

とりわけ漁業の場合は、重油のみの限定免税であったため、軽油に依存していた小型動力船（沿岸・沖合漁業）階層への関税高率化の影響は大正末の不況深刻化とともに甚大になっていた。この窮状は大正14年「石油関税撤廃協議会」がもたれ「漁船に最も多数に用ゆる軽油は軽油よりも定価が三倍も高價なる揮発油より尚四割も高率を課せられ、又二倍も高價なるランプ油より僅かに三割安い税が課せられ（中略）、之を要するに我々は内地油を使用せんとすれば、常に不足勝ちにして不当に高價なるものを使用せねばなりませぬ。翻って外油を使用せんとすれば、之又不當に高き税率を課せられると云う現状であります¹²⁾」として

「關稅定率法ヲ改正シ漁業用直接燃料鑛油ノ比重制限ヲ撤廢シ其許可手續ヲ簡易ニセラルルコト¹³⁾」

の決議をなし、これを「商工、農林、大蔵三相に建議」している事情から、容易に察知できるところである。

では大正12、3年頃には、すでに重油使用の無水式焼玉機関に切り換えていた阿波船主層は、関税撤廃で

「燃料油問題」の埒外にあったのか、というとして決してそうではない。なるほど大正10年前後の機関換装によって機船底曳漁業の所要燃料費は半減した。それは重油の軽油にたいする相対価格が低かったからである。それゆえに無水式焼玉機関の導入は機船底曳漁業発達史上、画期的なことであって、戦前、動力化が進展したといっても電気着火機関で軽油使用の域にとどまっていた沿岸・沖合漁業に比して「燃料油問題」できわめて優位に立っていたことは否定できない。しかし、以西底曳漁業は昭和の初めには、船型大型化やそれにとまなう馬力アップがみられ、操業範囲の拡張によって出漁日数が増えてきつつあったし、昭和恐慌期には漁場からの関西市場直航出荷も普及するので阿波船の重油消費量が著増傾向にあり、それにとまな燃料費増大も不可避となっていた関係で、ここはどうしても免税をとりつけて、燃費負担を軽減する必要に迫られていたのである。でなければ重油も軽油などの非免税油と同様、関税障壁による輸入価格の下方硬直性に阻害され、その国際価格崩落を漁業経営レベルのコスト・ダウンに結実することが困難視される状況にあったからだ。つまり阿波船主層にとって「重油問題」は、いぜんとして未解決のままであり、その重大性も軽減されてはいなかったのである。

制度的免税を実質的免税に転化するには、繁雑な免税手続の簡素化と免税油購買系路の整備が必要とされ、そのいずれの場合も組織的解決を要求される性質のものであった。

さて、阿波船主層による重油購買運動の展開過程を追跡するに先だって、まず、その背景をなした大正後期～昭和初期の重油輸入の推移、漁業重油消費シェアの変化、重油価格動向、輸入原油ストック・ポイントとしての長崎、下関の全国的地位などについて概観しておこう。

大正15～昭和6年の国内重油需給動向は第1表に示

第1表 大正末・昭和初期の重油需給と漁業消費のシェア (1000kl)

年次	国産量	輸入量	総供給量 (A)	民需用輸入 量 (B)	漁業消費 量 (C)	$\frac{C}{A} \times 100$	$\frac{C}{B} \times 100$
T 15	270	536	806	109	251	31.1	230.3
S 2	261	740	1,001	210	283	28.3	134.8
3	292	1,731	2,023	288	316	15.6	109.7
4	311	1,908	2,219	421	375	16.9	89.1
5	316	3,340	3,656	493	424	11.6	86.0
6	306	3,288	3,594	607	482	13.4	79.4

注(1)国産量および輸入量（いずれも原油ベース）は、日本経済統計集による

(2)民需用輸入量および漁業消費量は農林省水産局資料による

すごとく、国産量が25～30万klに停滞しているのに輸入量が54万klから329万klに激増し、両者合せた総供給量は大正末の81万klから昭和恐慌時には359万klと6倍も増大している。この輸入増加は主として軍需膨張によるものとおもわれるが、民需用輸入もこの時期6倍に著増している。たほう農林省水産局の試算によると、同期間、漁業の重油消費量は、大正15年の25万klから昭和6年には61万klに2.4倍増大し、その結果、漁業消費量の国内総供給量に占める比率は軍需拡大によって31%→13%に低下するが、対民需要輸入のシェアは230→79%と高率を保っている。漁業消費量が漁船機関別、馬力別に割り出した推定値であって、これが漁業の実需をどれだけ正確に反映するものなのか疑問なきにしもあらずだが、その点を措いても国内全産業のなかで漁業消費量が圧倒的に多く、当時の重油輸入が軍需と海運業および漁業に支えられていたとみて大過あるまい。わが国の漁業は、大正後期には国産油だけでその需要を満たしきれず、輸入に重点を移していくのであるが、少くとも昭和恐慌期までは民需用輸入の過半のシェアを占める重油多消費型産業に成長しており、それだけ石油輸入資本は漁業市場を重視せざるをえなかったといえるであろう。不況の深刻化で鉱工業需要が停滞傾向を強めていたのにたいし、漁業は不況への生産力的対応によって動力化や動力船の大型化・高馬力化が進み、重油需要を著増させていたとすればなおさらである。またそれだけ当時の沖合・遠洋漁業は一般的危機化の不安定な世界史的条件下でその再生産構造に「重油問題」をビルト・インさせていたともいえよう。

第2表 免税重油価格の推移

年次	トン当り価格 (FOB)	同指数T9年=100
T 9	123.00円	100.0
10	109.00	88.6
11	92.70	75.4
12	64.80	52.7
13	61.80	50.2
14	64.50	52.4
15	58.80	47.8
S 2	50.70	41.2
3	44.70	36.4
4	37.80	30.7
5	32.70	26.6
6	27.00	21.9

農林省水産局、漁船燃料に関する調査、水産界
600号による

さて、免税重油価格、つまり重油の国際価格は、大1次大戦後（大正9年）→昭和恐慌（昭和6年）までの12年間に第2表のように惨落した。ピーク時の大正9年からすると昭和6年には名目指数で22（ $\frac{1}{5}$ 以下）まで下落している。その下落幅は同期間の機船底曳の平均魚価の落ち込みより大きい。これは重油を使用する動力漁船階層にとって、きわめて有利な燃料油の価格条件が国際的に準備されたことを意味するものであった。しかし表示価格はアメリカ石油基地の積出（FOB）価格であって、免税油の場合これにトン当り5、6円の運賃と内販手数料を加算したのが国内価格な訳で、国際価格崩落が敏感に漁業者購入価格に反応しなかった事情は前述のとおりである。表示価格にトン当りおよそ13～15円の輸入税を加算したのが有税価格であって、その輸入関税率は、概算すれば大正9年の11%から大正15年には19%に高まり、昭和6年にはじつに34%を占めるまでに高率化している。非免税油の場合は、つまり実質免税をとりつけなければ、従量定価税制の関税負担が、世界大恐慌へ向けて惨落しつつあった石油国際価格の推移の下で、累進的に増大していく価格メカニズムが国内重油市場に定着していた関係で、前述のごとく中小漁業資本であっても免税措置のメリットを十分に享受できない状況におかれていたのである。

第3表 主要漁港の燃料油貯蔵・供給能力
(昭11～13年)

漁港名	貯油能力ト	年間供給量kl
八戸	1,100	4,430
釜石	610	4,050
気仙沼	1,100	5,400
塩釜	1,500	4,700
銚子	400	7,700
浜田	100	4,300
下関	42,900	38,600
長崎	56,500	38,800

帝国水産会、魚市場ニ関スル調査（昭11～13年）より
作成

ところで戦前期わが国主要漁港の重油貯蔵・供給能力は第3表のごとくであった。一見して明らかなように中小漁業の根拠地である東北、関東、山陰の主要漁港と較べて下関、長崎のキャパシティが抜群に大きい。そしてトロール、以西底曳、揚繰網漁業の根拠地で、植民地漁業を中心とする西日本水産物流通の拠点漁港であった下関より長崎のストック能力が大きかった点に注目すべきである。戦前、とくに昭和に入ってから

長崎が、横浜、神戸、門司などの主要貿易港につぐ重油輸入港に成長したのは九州域内の貨物船需要もさることながら、漁業市場のストック・ポイント機能をはたしたからであって、これは当時の石油輸入資本が漁業市場とりわけ以西底曳漁業のそれを重視していたこのと証左である（下関の能力が長崎より劣るのは北九州工業地帯の貿易港である門司を対岸にひかえていたからでとおもわれる）

以上のごとき内外の諸状況の下で阿波船主層の重油購買運動が展開するのである。これに先だって阿波船団は大正15年に「徳島県九州出漁団組合」を結成し、すでに購買運動推進の組織的整備を終えていたし、また「石油直買い」の経験をも積んでいた。

以西底曳の生成期には長崎の石油流通系路は大別して、在地石油商→在地魚問屋→契約船、外資系石油資本→林兼商店→契約船、外来石油商→阿波系独立船主層の3系路があって「大正の末期に於ける長崎の漁業石油界の現況はライジングサンと土井商店を中心に魚問屋や松本、松早やその他の小売商がこれに附属して漁船石油の需要を満たしていた」¹⁴⁾といわれる。大正12、3年の「契約船はなやかりし時代」には問屋仕込価格1缶83銭の重油が、高田万吉ら独立船主層が誘致した関西の石油商を通じると45銭で購入できたという。この大きな価格差は、いうまでもなく問屋の「歩戻」による収益であって、「契約船」は不当な価格を押しつけられていた訳で、ここにも問屋の底曳船集積による「巨利」の源泉があったといえよう。したがって、このような「問屋制」を媒介とする、長崎の漁業者に不利な重油価格の形成メカニズムは、外来資本の誘致によって崩壊させることもさほど困難ではなかったし、「仕込制」に拮抗するかぎりでは「直買い」の効果も多大であった。しかし、これらの末端流通系路を掌握しているのは巨大石油資本であって、下からの流通合理化は必然的に輸入元である石油資本との対決を迫らずにはおかなかった。

昭和の初め「出漁団組合」が高田万吉らの指導で「阿波船の一括購入を条件としてライジングサン会社からの石油の直買いと、重油の値下げを図った」が「独占企業の強味を楯」に、ぎやくに重油の値上げを迫られる破目になった。これは、この時期すでに国際価格の暴落と過剰輸入によってマージンの縮減に困窮

していた石油資本が、漁業根拠地市場では、その「独占性」を楯に値上げを通告するという常識ではかんがえられぬ状況が厳存し、阿波船団のように上向的な中小漁業資本が、これに組織的に対抗しても、なかなかその「地域独占性」をつき崩せない事態にあったことを示唆している。

しかし石油資本の側にもアキレス腱はあったのだ。それは「石油連盟」のカルテルが当時まだ成立していなく、また結成できる条件も成熟していなかったからである。わが国産業では大戦後恐慌から昭和恐慌にかけて、工業（大企業）を中心にじつに多くのカルテルが組織され、下況期におけるカルテル価格の下方硬直性を実証してみせたが、財閥系資本を含む大手5社の巨大石油資本が輸入重油の内販価格協定を成立させえない状況にあったのである。（念のためにいえば日石三井、三菱、旭日、ライジングサン大手5社のカルテル〔価格協定〕が成立したのは昭和恐慌期ではなく、日本資本主義が戦時経済体制への軌道を設定しつつあった昭和10年3月のことである）。これはおそらく石油の国際カルテルが成立していなかったこと、つまり最大の石油輸出国であったアメリカの国内カルテルが成立していなかったために、それが世界的規模での需要縮減による国際価格の暴落に歯止めをかけきれず、わが国の大手石油資本と中小輸入資本とがこうした不況深刻化と国際的ダンピングの下で、いわば「価格協定」なき重油の過剰輸入に奔走して自から墓穴を掘る窮地に追いこまれつつあったのだとおもわれる。

この弱点を知ってか知らずか、楯にとって「出漁団組合」はライジングサン社に対抗するため三井物産を誘致するのである。つまり大正13年、関西の石油商を招いたのと同じ方法で、こともあろうに財閥系資本を新たに誘致し、外資系資本と激烈な競争を演じさせ、それによって「重油値下げを克ちとうろ」という作戦に出た訳である。この狙いは見事に成功し、三井は長崎港に貯油タンクを設置し、「出漁団組合」へ契約どおりトン22円で直販を開始したが、組合との直接取引による値下げを拒否していたライジングサン側が30円から18円に一挙に下げ、三井が17円に落すと「今度はライジングサン会社は15円、三井は14円と果しもない試合の繰返しとなって最後には屯当り10円」になってしまい、「安い重油を買うという目的」*を達成している。

*この間の経過は『高田万吉伝』に詳述されているから参照されたい。

このように昭和恐慌を前後する時期に長崎において繰広げられた巨大石油資本の原価に大きく割り^{*}込む乱売合戦は、昭和3年頃までの外資系資本による1社独占の時期、生産者購入価格缶(18ℓ)当り55~60銭だった重油価格を、「出漁団組合」の購買運動を契機にして、20銭弱に引下げ、当時としては破格の廉価を実現させたのである。この間の事情は、『長崎縣水産誌』に次のように述べられている。

「從來漁業用油ハ其供給ニ輸入外商ノ手ニ限ラレ彼等ハ獨占專賣的ノ地位ニアルヲ利シテ常ニ操縦自在ノ商策ノ下ニ多数ノ漁業者ヲ巧ニ譚弄シ、價格ハ寧ロ彼等ガ高壓ニ之ヲ定メ漁業者ハ唯々之ニ盲從セザルベカラザル状態ニ在リシガ、重油使用ノ途拓カル、ニ及ビ俄ニ輕油ノ用途ノ塞ガルヲ氣遣ヒ殊更ニ重油ヲ賣止メセシメ若クハ破格ノ高價ヲ唱ヘ出ヅル等強テ輕油ヲ使用セシメントシ折角機關ヲ重油使用ニ改造セシモノニ對シ蹉跌ヲ來サシメ業務ヲ阻害スル等實ニ傍若無人ノ振舞アルニ憤慨セシ當業者ハ組合組織劈頭ノ事業トシテ三井物産會社長崎支店ヲ促シ之ト契約ノ下ニ低廉ナル米國產重油ヲ輸入セシメ之ヲ共同購入シテ茲ニ用油需要ノ新天地ヲ拓キ漁業經濟上一大革新ノ期ヲ劃スルニ至レリ當時長崎油價ノ廉ナル全國ニ冠タリトノ評アリ」(309~310頁)

と、また阿波船団が重油使用を卒先し、免税油使用のメリットを最大限に享受した事情については「實ニ從來有税高價ナル輕油ニ對シ免税低價ナル重油ガ機關能率ニ何等變化ナク使用シ得ルコト、ナリタルハ漁業界ノ驚異ナルト共ニ一だ福音タリシハ斯業者ノ永ク銘記スベキコトニシテ、當時、最モ其ノ利ニ浴シタルハ燃油ヲ以テ漁業經濟ノ根幹トセル機船底曳漁業者ナルト共ニ重油使用ノ先驅ヲナセルモノナリ」(308~309頁)と記録している。

このような同時代の高き評価のとおり「徳島県九州

出漁団組合」の重油購買運動は輝かしい成果を収めた。その成果を要約すると、i) 系統組織(長崎県水産会など)とタイ・アップした免税重油の組織力による導入、ii) 競争資本誘致による重油の「地域独占体制」の打破、iii) 石油内販市場における競争条件の創出と輸入元からの直接一括大量購入によるメリット、iv) 長崎の一大原油基地化への貢献と内販流通経費の節減、v) 問屋仕込制における商業利潤基礎の崩壊、などである。

では不況期、つまり価格惨落期におけるこのような重油購買運動は底曳経営の「生産費引下げ」にどのような効果を及したか。昭和恐慌時は全国的にみても「ライ社、日石、ス社、三井、三菱等と大小輸入商の競争、之に續いて各其の販賣店の賣込戦共に猛烈を極め、其の結果として賣値の切下は、免税油、有税油の區別を許さず一率に低廉を必要とし、又客筋も免税許可の有無を論ずる邊無きに至らしめ、此の戦渦中にあるよいお客としての漁船は引張風¹⁵⁾」という極度の買手市場を呈し、「免税価格と課税価格の中間相場を以って取引され」ることが常態になっていたらしく、末端価格も1缶当り60銭内外であったとされている。つまり、免税手続をしなくても免税、有税値の中間価格で購入できる。漁業者にとってかなり有利な条件が全国的に現出していたとおもわれる。ところで2大石油資本のダンピング競争に終止符が打たれた昭和7年時には缶40銭程度に落着^{**}いたといわれるから、長崎の場合、全国市価の少くとも6、7割方で購入できる安定した「直買いルート」が形成されていたことは間違いない。

当時の長崎県根拠底曳船は40トン級80馬力船で年12航海、1航海1,000~1,200缶の重油を費消しており、かりに缶当り60銭を全国平均市価とみなすならば、1組で年間2,900~3,800円の燃料費を節減している勘定になる。昭和6年度長崎県根拠機船底曳船338組の平均的な経営収支例で、その漁労経費に占められる燃料

* 昭和恐慌期、つまり重油価格の崩落が底をついた時期でもアメリカのFOB価格はトン20~25円の国際相場をつくっており、この時トン20円を割るダンピング競争が演じられたのだから、それが輸入原価を大きく割っていたことは間違いない。それは昭和7年時の重油原価計算が「米國に於ける重油時價は1バーレル約八十仙なるが故に1噸は五弗六十仙なり、之を二十四弗の爲替相場に換算すれば二十三圓三十三銭となる。之に日米間運賃1噸六圓五十銭を加え二十九圓八十銭即ち約三十圓が元價なり」(農林省水産局、漁船燃料に関する調査、水産界、600号)とされていることから首肯できるであろう。

** 長崎の場合は昭和3~6年のダンピング競争を経て7年には石油資本主導で次のような地域カルテル組織が結成されている。すなわち「漁業用燃料タル礦油ノ供給ニ付テハ何等ノ統制ナク各油商ノ自由競争ニ放任セラレツアリシガ昭和七年七月業者申合せ價格ノ協定及供給ノ圓滿ヲ期スル目的ノ下ニ長崎礦油商組合ヲ組織」(長崎県水産誌P 200)しているのがそれである。

費の割合は29%になっており、軽油使用時代に較べると、その比率が半減^{*}している。

これが「当時長崎油價ノ廉ナル全國二冠タリ」と評価された阿波船団の重油購買運動が達成した燃料に関する「生産費引下げ」の効果である。そしてこのような「全國二冠タル」長崎の重油廉価は戦時統制直前まで^{**}維持されるのであり、「重油問題」にいちおうの結着をつけることによって以西の中小船主層は以東底曳その他の沖合・遠洋漁業諸階層に較べて、きわめて有利な生産力展開条件を確保していたとすることができよう。

3 氷自給による地域独占の崩壊

「組合組織覇頭ノ事業」として「重油問題」を手がけた「徳島県九州出漁団組合」は、相前後して氷の共同購入への道をも模索する。

昭和3年頃まで、長崎には日東製氷株式会社が君臨し、その「地域独占性」によって超過利潤をほしきままにしていた。そのため阿波の底曳船主たちが氷価の不当な高さを訴え値下げを迫っても「独占企業の強味をもって言いなりの値で氷を押しつける」ような強圧でもってのぞんでいた。この点、「契約船」多数を支配していた長崎の有力問屋は大口需要者として比較的、有利な立場で交渉できたので「日東製氷の長崎工場は成績が良くて其の弗箱だと迄云われて居るのですが、其れを見透してか時々問屋は聯合して氷の値下を提唱しまして、之に應じなければ當方で氷の製造を始めるとか仲々手強く談判に及ぶ。夫れが會社には甚だ強くこたえて値下げしない迄も歩戻を増すとか、又は別に降参金を出して和談を申込んでくる¹⁰⁾」などの譲歩を勝ち取っていた。つまり日東製氷は問屋連合の交渉など、その狙いが決して本腰を入れた値下げ実現（値下げの社会化）にあるのではなく、「歩戻」で「契約船」からのピンハネ分を増大するためのものであることを、ぎゃくに見抜いており、それで「歩戻」に多少、色をつけるとか、なにがしかの「降参金」を出してお茶を濁していればよかったのである。

こうした百戦練磨の「地域独占」に対抗するにはどのような手を打つべきか、ようやく問屋支配から脱却しつつあった阿波船主層にとって自立経営化の大きな

試練であった。

漁獲物の氷蔵はすでに大正のレンコ延縄時代から実施されており、昭和10年代には「1隻の船で夏は三五屯及至四五屯、冬は二五噸位¹¹⁾」を積んで出ていたが、昭和初期でも底曳船1組で1航海60トン、年間少くとも700トンにくだらな^{***}かった。このため氷代は以西底曳漁業の生成期より燃料費につぐ主要費目となっており、したがって「生産費引下げ」に直結するから、「氷問題」の解決も阿波船主層にとって重大関心事であったのである。氷の購買に「独占価格」の障害があるとすれば、なおさらであった。それに昭和に入ってから激しい魚価下落に見舞われ、氷価対魚価のシエーレが顕在化しつつあったので「氷問題」の解決は緊急の度を加えていた。阿波船主層が「徳島県出漁団」の結成早々、「重油問題」と同時に「氷問題」へ踏み込んでいくのは、このようなつびきならぬ状況があったからだとかんがえられる。

ところで日東製氷は、どのようにして「地域独占性」を確立し、氷の独占価格を形成せしめていたのであろうか。この会社は大正期に長崎（稲佐）の東洋製氷会社を買収・拡張し、それを踏台にして五島王の浦にも工場進出をみせていた。日東の長崎進出はレンコ延縄漁業の発展によって増大傾向にあった氷需要の奪取を狙ったもので「大資本の力を利用して忽ちにして漁船の大半の需要を満たす」ようになったといわれる。そして「少しでも有力な氷会社が設立されようすると暗に権利の買収とか値引きの競争を行ってことごとく取つぶしてしまう⁸⁾」といった悪辣なやり方で大をなしていった。

ちなみに大正9年の全国製氷能力は日産規模で3,472トンであったが、うち日東製氷は2,672トンを占め、そのシェアは77%に達していた。当時、4大製氷会社といわれていたのは日東製氷、龍紋氷室、帝国冷蔵、大日本冷蔵であったが、日東を除く3社の製氷能力は合して400トンにすぎなかったことからしても、日東が大正中期にはすでに製氷部門で独占的企業に成長¹⁹⁾していたことが明らかである。

ところで製氷事業は工場単位の資本規模が比較的小さく、有力な地方産業資本なら容易に着業できたから、この部門への新規参入は後を絶たなかった。日東は前

* この点については『長崎県水産誌』も「軽油使用時代一航海燃料費約一千餘圓ヲ要セシモノガ重油使用時代ニ入りテハ僅カニ其半額以下ヲ以テ足ル」（P 313）と指摘している。

** 農林省水産局の昭和12年全國主要漁業經營費調によると、機船底曳經營の全國平均油購入単価が缶当り1.1円にたいして、長崎県根拠底曳船のそれは0.8円台にあり、全国で最低価格になっている。

*** 昭和6年度の長崎県根拠底曳船338組の1組1航海平均氷積込量は61トンとなっており、年平均12航海をこなしていたので、年間消費量は700トン前後であったとしてよい（長崎県水産誌P 292）。

述のごとく大正10年代には全国製氷能力の8割ちかくを独占する巨大企業に成長していたが、にもかかわらず、地域レベルでみるならば、その独占性は巨大資本規模の産業独占と異なっており、強大なものではありえなかった。なぜなら、工場単位の資本規模が参入障壁となりうるほどに大きくなかったがゆえに、競争資本の参入には「権利や株」の買収に暗躍し、あるいは「値引競争」を行って、相手をつぶすか、合併・吸収する、といった、この種の地域独占企業の常套手段によって対抗せざるをえなかったからである。もっとも下関、長崎、王之浦など主要漁業の根拠地市場をがっちり押えていた日東は、その資本力にものをいわせて「値引競争」を仕掛けると大方の参入資本は挫折の浮目をみるケースが多かった。そこに日東製氷が「地域独占性」を保持しうる資本的基礎が存したとみられる。

日東製氷は昭和3年、竜紋氷室と合併して大日本製氷KKになり、その独占力を駆使して全国の主要な漁業根拠地市場を制圧し、製氷部門で揺がぬ地歩を固めていた。たばう、以西底曳経営の「極北」と仰がれた日東漁業の創設へ参画し、これを投資会社とするような精緻な資本計算と恐慌期の漁業投資に示した積極性をあわせもち、共同漁業の戸畑移転による氷需要の激減を、以西企業への投資によってカバーしうほどの力量を備えた、漁業資本にとっても、あなどりがたい漁業関連産業資本でもあった。

阿波船主層が組織力に対抗しようとしていたのは、このように漁業製氷市場における地域独占性を強化させ、全国に覇をととなえつつあった巨大産業資本であったわけだ。

「出漁団組合」に購買運動の契機を与えたのは竜紋氷室の博多進出であった。阿波船の組合結成になった翌年（昭和2年）のことである。当時、日東に資本力で対抗できるのは竜紋氷室しかなく、それが競争資本として九州製氷市場へ進出してきたのである。両社の価格競争はし烈をきわめ、それまでトン9円だった氷価が6.5円にまで下落し、「その上に八十銭の奨励金まで還付」されるようになったという。そこは度重なる苦汁をのまされてきて「この競争は長く続かぬ、何れ合併する」とみていた出漁団組合は「日東、竜紋二社に妥協が生れ、値引競争に終止符が打たれても現行の屯六円五十銭の建値は変更しないこと、その代り阿波船団としては年間二万屯の水は責任をもって消化²⁰」する条件をつけて日東製氷との一括購入契約を結んで

いる。ところが、この価格競争は1年ともたず、昭和3年秋には両社合併して大日本製氷KKになり、氷価も約定価格が破棄され旧に復し「昨日まではおとく様で奉っていた態度は、今日はお情で氷を積んでやるのだ」というように豹変した。

当時、製氷市場を二分していた両社の合併によって、もはやどのような外来資本を誘致しても大日本製氷に対抗できないとみた出漁団組合は意を決して氷の自給に踏み切るのである。高田万吉らと共に出漁団組合のリーダー格であった富永恒太郎は、この間の事情を、「両社が合併して大日本製氷會社が創立せられ一圓の値上げ通告して来た。我々は約束が違うと云うて紛援が起ったが結局此方が泣寝りで取扱等も一變して不親切となったから、是ではいかぬと自給自足の道の考へを起した²¹」と後に述懐している。

氷の自給体制確立へ向けて、昭和4年10月、五島荒川に長徳製氷株式会社が創立^{*}された。日産45トンの製氷能力は当時としては抜群であったが、王之浦根拠船が主としてこれを利用するため、昭和6年には長崎に日産130トン能力の長崎製氷KKが設立される。これによって大日本製氷の「地域独占」は完全に崩壊するのである。これらの直営工場が阿波船団の需要をみたして余りある製氷能力をもっていたうえに、トン当たり4円という破格の安値で氷を売り出したからである。なにしろ自営工場には年間3万トンをくだらない出漁団の大日本製氷工場から奪取した需要がはりついており、値下げ競争を仕掛けようにも、生産原価2円30銭、それに原価償却と適正利潤を見込んで4円の最低水準に価格設定されたのでは、勝負にならず、ただ手をこまねいているより他なかったのである。大日本製氷が対峙せねばならなかったのは自からの需要を充足するために出現した、したがって無類の競争力を誇るどころの製氷資本であって、たとえどのような権謀策術を用いても揺がぬ組織力をもつ新規参入資本であった。出漁団組合は、こうした「地域独占」の弱点を見事に衝いて、それを崩壊せしめたのである。この会社が長崎へ踏みとどまるには長徳、長崎製氷と同水準まで値下げしなければならず、そうなれば原価の3、4倍以上に価格設定することで莫大な超過利潤をほしいままにしてきた「地域独占性」そのものを放棄せざるをえなくなる。下関の場合のように優れた技術と経営の以西企業を育てて、喪失した氷需要を新たに創出したにしても、独占的価格の設定はもはや許されない。か

* この会社は出漁団組合、林兼商店、荒川村民有志が均つづ出資し、資本金207千円で設立されたものである。

くて大日本製氷は、下関で共同漁業、日之出漁業、豊洋漁業の戸畑移転によって膨大なトロール、機船底曳の氷需要を失ない、長崎、王の浦で直営工場の出現によって、以西底曳船の大半の需要を奪取され、恐慌期に経営危機におちいるのである。

もっともこのような巨大産業資本に阿波船主層が対抗して氷の値下げを実現しえたのは、組織の背後に林兼という大商業資本がひかえていたからである。林兼は長徳会社創立に際して出資し、長崎製氷の設立にも大株主として参与している。外来資本であった林兼商店は阿波船団の組織力を利用して日東などの「地域独占」に対抗したとみかたがえられる。この点では阿波船主層と林兼の利害は一致していた。氷ばかりでなく重油の購買運動もバック・アップしているし、また以西底曳生成期には、「契約船」支配で阿波系船頭に有利な条件を提示して在地問屋に対抗したりもしている。その限りでは林兼が出漁団組合の共同購買運動に重要な役割を演じたことは否定できない。

林兼商店の阿波船主層による合理化運動への積極的支援には、しかし別の意図がかくされていたのであり、その意図を貫徹するためのコミットメントであったといえる。林兼は以西底曳漁業の根拠地である一大産地市場に覇権を確立する目的をもって長崎に進出してきた。山田屋、森田屋などの有力在地問屋の支配下にあった長崎市場に橋頭堡を築くには問屋資本との対抗関係を成熟させつつあった阿波船団を味方につける必要があった。底曳船の商業的集積＝漁獲物商品集中を狙う林兼としては、あなどりがたい組織力を発揮していた阿波船主・船頭を敵にまわしたら商業資本としての足場さえ固めることができないことを熟知しており、そのためレンコ延縄時代から独立していた高田万吉、富永恒太郎らの有力船主に接近して「徳島県九州出漁団」の相談役的存在になっている。いまひとつ新規参入資本として底曳船集積を進めるには阿波船団が培ってきた「船頭制」を有効に利用する必要が生じ、「問屋制下請」の組織を固めるために、こうした有力船主を「岡船頭」に仕立てあげ、林兼支配下の阿波系船頭を統括させることまでやっている。

共同購買運動で果した林兼の役割を過大に評価できないのは、このように中小船主層の合理化運動を商業利潤確保のために利用した側面が強いからである。しかも自らの利害に反しない限りにおいてである。スポンサーの助力なしでも、出漁団組合が合理化運動を推進しえる力量を備えていたことは、これまで再々、

指適したところである。この点からしても阿波船団の製氷自給体制確立とそれにとまう「地域独占」の崩壊が、組織の勝利によるものであることは、もはや疑念のないところであろう。

氷自給の底曳経営に及した効果についても多言を要しない。もし日東製氷(トン当り9円)ないし大日本製氷(トン当り7.5円)の一社独占体制が昭和恐慌期まで維持されていたならば、底曳船主は1航海450～540円、年間5,200～6,300円の氷代負担を強いられるのは必至であったが、直営工場がトン4円で製氷供給を開始した昭和4年から1航海240円、年間2,800円の支出で済むようになり、その経費節約額は年間2,800～3,500円にも及んでいるからである。『長崎県水産誌』によれば昭和6年度(6年8月～7年6月)の県下底曳船338組の1組平均水場高30,468円、漁労経費23,052円で7,416円の償却前利益をあげているが、大恐慌の最中に実現された、この利益が、組織的な重油と氷の廉価購入による経費節約分を、そっくり利益に転化・計上したものであることは明白である。ぎやくにいえば、阿波船団の流通合理化運動なかりせば、中小船主層の恐慌期におけるマイナス利益への転落は必至であった、といっても過言ではないであろう。

「出漁団組合」による製氷共同購買運動＝自給体制確立は、このように中小底曳経営層の不況抵抗力をいぢるしく強化させたばかりでなく、「九州全部及び山口縣あたり迄皆四圓が通り相場」となり全国的に大きな影響を与へた。(中略)其から下ノ関の昭和製氷や長崎製氷等漁業者自給のもの²²⁾を各地に生み出す契機になっており、その社会的影響が甚大であつて上向的な漁業諸階層に強力なインパクトを与えたことも看過できないであろう。さらに注目すべきは、五島荒川を皮切りに戸畑、長崎、下関などの以西底曳漁業根拠地における生産者直営製氷工場のあいつぐ設立と、それにとまう氷価格の「九州全部及び山口縣あたり迄皆四圓が通り相場」への低位平準化が達成された時点、すなわち昭和恐慌期には、わが国の都市および産地(漁業)製氷市場で独占的地位を築いていた大日本製氷株式会社が経営危機におちいり、昭和5年下期から8年まで7期連続無配に転落し、日本食料工業KKに吸収されている点²³⁾である。つまり「徳島県九州出漁団」が先陣を切った製氷自給は「地域独占性」を崩壊せしめたばかりでなく、それによって立つ巨大製氷資本をして経営危機^{*}に追い込んだのである。

これは内発的組織的な合理化運動が「地域独占」を

* 長谷川彰は「漁業独占の確立過程」(漁業経済研究, 7巻4号)で大日本製氷の経営不振の原因を大恐慌に求めているが、もちろんその影響を否定するものではないけれども、それより、漁業市場で独占していた氷需要を生産者直営工場に次々と奪取され、独占価格を維持できなくなったことが、大きく、しかも直接的に作用している、とかがえるのが妥当ではあるまいか。

崩壊せしめた典型的事例であって、昭和恐慌期には、中小企業が組織化に成功し、ねばり強く運動を展開すればこの種の「産業独占」への対抗力を十分、発揮しえることを証明するものであった、といえよう。

4 漁獲物直販体制の確立と生産地市場の再編

阿波船主層はレンコ延縄時代、つまり長崎問屋の支配下にあった大正期から漁獲物消費地市場直販の経験をもっている。もっとも大正10年頃のそれは組織化されたものではなく、「気概のある」少数の独立自営船主に^{*}限られていた。その後、機船底曳漁業への転進過程で「契約船」として問屋に緊縛される船主・船頭が多かったので、底曳生成期には、阿波船のこうした「売次才」は後続を絶たれた形であった。

阿波船団の消費地直販が組織的に展開されるのは昭和恐慌直後である。つまり「重油問題」に、いちおうの決着をつけ、氷の自給体制を確立した徳島県出漁団は、最後の難関であった漁獲物価値実現にかかわる市場・流通問題を、合理化対象として組織的に把える段階に到達したのである。

ではなぜ、阿波船主層の流通合理化運動が「問屋の市場を漁師の市場にする」形での市場制度の改編に直接、向わずに消費地直販という迂回的な流通系路短縮の形態をとることになったのだろうか。これは第1に、昭和恐慌期の魚価崩落＝経営再生産条件の劣悪化が生産者手取の増大を緊急かつ不可欠の要件としていたため即効性を期待できる直販に向わざるをえなかったこと、第2に魚価崩落によって鉄道貨物運賃の相対価格が上昇したため、それがいつそう産地魚価を押下げる傾向が強まり、この面からも消費地市場への経済的距離の短縮を迫られていたこと、第3に、恐慌による需要縮減とそれへのわが国漁業の生産力的（増産による）対応によって、生産地市場での「買びかえ」「買たたき」が常態化したため、そうした問屋のビヘイビアに対抗する必要から、直接、消費地市場まで出向いて生産者自身が売先（需要）を見出さねばならなかったこと、などの事情によるものである。要するに、このような大恐慌の荒れ狂う緊迫した状況下で、いつ解決するとも知れぬ産地市場問題に、かかわっていらなかった、というのが実情であって、かえって直販体制を確立できれば、それを足場にして生産地市場における

阿波船団の発言力を強め、荷主の主導権によって問屋機構を改編する展望が拓けるのである。

ところで阿波船主層に限らず、昭和恐慌期には全国的規模で漁業諸階層による水産物流通過程への積極的介入が試みられている。これを以西底曳漁業に限定しても、豊洋、日東漁業による情報網を駆使した消費地直送出荷、計画出荷の精緻化や鮮度保持による漁獲物商品の差別化などの近代的マーケティングの試行をみているし、また下関根拠の中小底曳船主による消費地直販も出てきている。たとえば山口県北浦（長門）や内海側（野島、杵島）などの底曳（主として一そう曳）船主たちは出雲船のように下関問屋との繋がりが強くなかったため、恐慌時に「買びかえ」にあつて、止むなく北九州、四国路、山陽道まで回航しているが、「いちげんの客」で断わられたり、足許を見られて「買たたき」に合ったりしている。根拠地を締め出された底曳船が血眼になって「売り先」を探し、あげくの果に「経費もとれないほどの安値」で投売りしてくるケースが下関根拠船には多かったとい^{**}われる。たとえ安値売りであっても売先（問屋）が確定していた出雲船は、まだしも恵まれていた、としなければならぬ悲惨な市場状況が西日本最大の水産物流通拠点であった下関においてさえ現出していたのである。昭和恐慌期に、とくに下関において、こうした浮動性の強い弱小底曳経営の休廃業が続出し、あるいはかろうじて倒産を免がれた船主たちの大挙した外地（大連、青島）転進が見られたのも、このような市場・流通の閉塞的情况の切開に成功しなかったことが大きな要因になっている。市場流通段階のパニック的状況を個別資本が打開できるのは、設備投資による技術的合理化（生産力拡充）とそれに対応する近代的な漁獲物商品化を遂行しえた日東、豊洋などの大資本経営に限定されるだろうからである。

底曳船もしくは鮮魚運搬船による消費地市場直航も、この時期、広汎に展開された生産者直送出荷形態であった。これは当時、主要輸送手段であった鉄道貨物列車を利用しないで船舶をもって漁場もしくは根拠地から消費地へ直送する出荷形態であつて、恐慌期に急速に普及したのは「鉄道運賃問題」が深刻化したからだとかんがえられる。「運賃問題」が恐慌下の漁業にどのような重圧となっていたかは、昭和5年9月に大日

* たとえば、レンコ延縄の独立自営船主に成長していた富永恒太郎は「大正9年に私が始めて魚を福岡へ持って行って賣った。長崎で100斤十八圓位のものが三十二圓で賣れた」（支那海出漁誌 P 157）と述懐しているし、又、同時期に高田万吉は大阪直送の道を拓いている（高田万吉伝 P 226）。

** 山口県野島在住の石丸宗一、松元軍太郎氏（いずれも元底曳船主）からの聞き取りによる。

本水産会が鉄道大臣に提出した以下のような陳情書に垣間みることができる。

「鮮魚鐵道運賃低減に関する陳情書

刻下水産界ノ現状ハ一般産業及經濟ニ於ケル空前不振ノ影響ヲ受ケ魚價激落ノ結果生産販賣両業者ノ蒙ル苦痛甚大ニシテ此現状ノ永ク持續スル場合ハ到底其生業ヲ維持スルコト能ワサル状態ニ在リ此ノ深刻ナル窮狀ヲ打開スル方法トシテハ當分回復ノ見込ナキ現状ヲ維持シ得ル方法ヲ講究スルノ外ナシ此ノ對策トシテハ負擔ノ重キ現行貨率ヲ低減シ且ツ現ニ出荷者ノ不便不利トスル點ニ改正ヲ加ヘテ市場ノ原價ヲ低下スル（以下略）」²⁴⁾

という趣旨でもって鮮魚貨物運賃の引下げ、鮮魚急行割増料金の撤廃、輸送時間の短縮、冷蔵輸送の充実などについて要望している。要するに恐慌時の「運賃問題」は「重油問題」と同様、定率運賃制の下での魚価崩落によって、出荷者の輸送コスト負担が増大し、それが生産地市場におけるいっそうの魚価低落となり、ただちに漁業者にはね返って生産者手取の減退を促進するという価格メカニズムが働くので、その打開策として運賃引下げを強く迫っている訳である。大日本水産会の要望がたんなるゼスチュアールでなかったことは「國有鐵道ノ貸切扱ノ鮮魚發送高ヲ見ルニ、昭和二年、同三年ニ於テハ六十四萬噸ヲ超ヘシモ昭和四年ニ於テハ六十四萬噸ニ達セザルハ漁獲高ノ減退ニアラズシテ明ラカニ當業者ガ運賃費ノ低下ト輸送方法ノ改善ニ極力苦心」²⁵⁾している事情、つまり「近距離ニ於ケル自動車輸送ノ發達」と「遠距離ニ於ケル冷蔵船輸送ノ増加」という形で「運賃問題」に対処している情況から明白である。

鐵道貨物料金据置によって運搬船との輸送コスト格差が拡大しつつあったことは、たとえば釧路・東京市場間ではマグロ10貫匁当りで運搬船3円にたいして鐵道便5.5円と割高になっており、また「最近關門方面ニ於テハ高速貨物船ヲ以テ阪神市場ヘ鮮魚ノ輸送計畫スデニ進行」²⁶⁾しつつあった事態から容易にみとれる。西日本地区で「高速貨物船」による漁獲物の関西市場直送を実現したのは共同漁業であって、それは次のような理由からであった。すなわち、

「現行鐵道運賃ノ等級及貨率モ、他ノ米麥其他ノ必要食糧品ニ比較スルト相當高率ノモノデアルコトハ否ミ難イ事實デアル。特ニトロール漁獲物ハ其ノ周年略

：豫定ノ出來ル一定數量ヲ連續輸送シテ居ル點ニ於テ又最モ長距離ノ輸送、例ヘバ長崎、戸畑、下關等ヨリ東京、横浜、小田原、富山、金澤、静岡、名古屋、京阪神等ニ輸送シテイル等ノ點カラ、鐵道貨物トシテ之程良條件ハナイ筈デアルケレドモ（中略）、鐵道運賃ノ不当ニ高イノハ魚價暴落デ負擔力ノナイ為カラ、自然ニ京阪神方面ニ輸送スルニ高速ノ鮮魚又ハ冷蔵運搬船ヲ使用スルコトニナツタ」²⁷⁾

専用の冷蔵運搬船を使用すると「戸畑大阪間ヲ二十六、七時間デ航破スルコトガ出來、戸畑カラデアルト急行列車（昭和4年末に開設されたわが国最初の下関・大阪間の鮮魚特急貨物列車…筆者注）ヲ利用スルノト僅カ六時間ノ差ニ過ギナイ」ことになり、さらに「鮮度保存ノ上ト運賃ノ割安ナ點」と、それに「復航大阪ヨリ九州各地向ノ雜貨ヲ満載」できる有利さが加わって「三十%以上ノ安價デ輸送」できるようになり、その結果「昭和六年度ニハ戸畑發送ノ鮮魚運賃ハ實ニ十一萬圓ヲ減少」させるに至ったといわれる。共同漁業は、この時期また鐵道利用の小口荷輸送の「頗ル貨率高」きこと、「荷造費ト荷造リニ時間ヲ要」すること、「積卸ノ手數ト問屋マデノ運送ニ比較的高キ料金を支払わねばならぬこと、などから、近距離小口輸送に機動性がある「比較的安キ運賃」の貨物自動車を活用している。

これを要するに昭和恐慌を境にして、水産物の輸送体系は、それまでの貨車輸送オンリーから運搬船、自動車輸送を加えた複合体系に変化してきたが、ここで初めて、運賃コスト、機動性、市場への時間的距離、輸送形態などを因子とする異種運輸機関の競争条件が生成したといつてよい。戦後、モータリゼーションの進展のなかで国鉄貨物輸送が水産物輸送の主たる担い手の座を追われる条件は、すでに昭和恐慌期に胚胎したのである。つまり昭和恐慌は水産物輸送における機関別競争を促進することによって、鐵道輸送の「独占性」を崩したのであって、それほど鐵道貨率の景氣変動への不可逆的の反応が強かったのだといえよう。

以上のような恐慌下の深刻な市場・価格・運賃問題を背景にして阿波船主層の直販運動が展開するのである。当初は漁場から直接、消費市場へ航送出荷する形態をとるが、これはもちろん前述した「運賃問題」もさることながら、阿波船団が当時、根拠地市場における貨車利用権（貨車割当枠）をもっていなかった事情も考慮する必要がある。いずれにせよ、これで東支那海漁場と京阪神、山陽道、北九州市場が太いパイプで

直結することとなったのである。つまり、生産地市場の間屋機能に依存することなく、船主自身の自主的判断で消費地市場を自由に選択して出荷できる直送ルートを経営的に敷設した訳である。もちろん深刻な市場価格問題に当面していただけに、このような阿波船団によるバイ・パス流通の展開も、初発は「全国的ニ手取りヲ平均化セシムル」だけの余祐などあるはずがなく、窮迫的な販路開拓、直送出荷の面が、かなり強かったであろうことは推測に難くない。それは、たとえば共同漁業の戸畑移転直後（昭和6年）に「阿波手繰船が多数戸畑ニ入港」していた事情からも看取できるところである。このような阿波船団の窮迫的な直販展開を眼下にみて国司浩助は「一般の漁業者から見れば、戸畑邊りへ出入すること、及び共同漁業會社などと提携し、聯絡して漁業經營をすることは、何か一種のヒケを取るよう考へられる向き」もあるのに、共同漁業の私設専用漁港である戸畑漁港に阿波船団が大挙して入港・水揚するようになったことを高く評価し「地方の漁業者は現代の一般經濟革新の影響を受けて、右すべきか左に向うべきかに迷って、實に多難な時期に直面して」いるので「茲に於て我等は戸畑漁港施設の地利的利用²⁸⁾」を提唱しているほどである。

このような阿波船団のバイ・パス流通の展開が、たちまちにして、その直送市場圏を西日本規模にまで拡大したことは「徳島縣出漁團ノ機船底曳網漁船ノ如キハ、自カラ漁業シ、漁獲物ハ漁業根據地タル玉ノ浦や博多戸畑等ニ陸揚スルバカリデナク、自カラ大阪神戸又ハ四國等ノ各港ニ陸揚シテ販賣スル。即チ漁船ノ操業ト輸送トヲ自ラ兼ネ行ツテ居ルモノデアル²⁹⁾」といった記録からも確認できるところである。阿波船団による昭和恐慌期の市場展開は一面、同時期にみられた下関根拠船の窮迫的な直販と性格を同じくしながら、たほう、その目的意識性、積極性、持続性、組織性などの面において決定的な差異を生じさせている。すなわち、阿波船主の直販運動は、まず i) 「漁師の魚市場をつくる」という大前提（それは運動の初発から、必しも共同意志化されたものではなかったが、ながらく問屋支配下にあった独立自営船主の願望であったことは否定できない）があり、ii) ゆえに販路開拓に当時の中小船主層としては並はずれた積極性を示し、iii) さらに直販の持続性という点でも、それが今日まで、およそ半世紀に亘って維持されていることが、なによりの証左であって、しかも iv) 直販を経営的に推進したことが、その定着化と体制的確立を促すことになったのである。

昭和10年、「徳島県九州出漁団組合」が「徳島県九州出漁団機船底曳網漁業水産組合」に改組され、それに附設して「丸徳水産出荷組合」が結成されるによんで、阿波船団の漁獲物直販は体制的に確立する。すなわち、これを契機に福岡、下関、大阪へ「出荷組合」の荷割所が設置され、出荷先市場での直接販売と、他市場への転送・分荷販売を効率的に行なえるようになり、消費地市場における「丸徳」の銘柄を不動のものにし、「阿波の漁船はほとんどが大阪直航」といわれる水揚先の関西移転の事態を招来している。その前年、すなわち昭和9年には五島玉之浦に根拠をおいていた阿波船の福岡移転が開始され、かくて昭和10年代には以西底曳漁業は下関、戸畑、福岡、長崎の4大根拠地を形成せしめて戦前第2期の黄金時代を迎えることになるのである。

昭和恐慌を契機とする阿波船団の怒濤のごとき漁獲物直販運動の展開は以西底曳漁業の根拠地たる長崎市場にどのようなインパクトを与えたか。阿波船主層、つまり中小底曳資本からみれば、問屋支配下にあった長崎市場は漁獲物価値実現において、もはや絶対的存在ではなく、その市場流通諸機能を相対的あるいは客観的に評価しうる対象にしかすぎなくなったのである。これは言い換えれば、阿波船主層が問屋制の存在そのものを漁業生産力展開や漁獲物価値実現過程での障害としなくなった、ということである。問屋に漁獲物販売を依存していた時代には「下駄」、「検量ごまかし」、「袖の下取引」などの前期的市場慣行によって、生産者に極度に不利な価値実現を強いられてきたのであったが、そうした問屋制下の価格形成の非近代性、不等価性、価格水準の低位性を阿波船主層は、たとえば京阪神地区における中央卸売市場制度や戸畑漁港における新たな市場取引機構の整備など市場の近代化（資本主義的再編成）を進めつつあった出荷先市場の側から逆照射しうる立場に立ったのである。

かくて問屋制のカラクリを直販によって実現された魚価と、生産者手取で白日の下にした船主層は、問屋売りを拒絶し、直送出荷量を著増せしめて長崎市場に大打撃を与えることになった。それは、たとえば昭和8年に長崎水産物卸売市場において「市價は前年來引續ける不振の後を承け只管下向の一方を辿りて賣行鈍く之れが為め遠洋底曳網の如き主要なる漁船は本港への入港を避けて無理から大阪方面への直航を續くもの尠からざりし³⁰⁾」といった「魚類集散状況」がみられていたことに如実に示されている。長崎港水揚量の過半を占めていた底曳物の魚市場上場の激減は卸売人

たる問屋にとって大打撃であって、しかも大荷主である阿波船団が組織的、持続的に消費地市場への「直航出荷」を行ない、直販体制を着々と築きつつあった状況から、なんらかの対応策を打出さねば「問屋制」そのものが解体の危機にひんする。そこで当時すでに漁獲物商品の集中量では山田屋を凌駕して長崎第一の問屋に成長していた林兼商店が昭和8年9月、つまり以西底曳漁業の始漁期からセリ取引に踏切り「或る種の魚類に付一時相對賣買を止め、之れを一般の糶賣に附したる所、存外纏り好く其結果は悪しからざりし為め、市場中之れに倣ふもの漸く殖え來り³¹⁾」と旧慣は一挙に崩壊する観を呈するにいたった。こうした市場取引改革への試行に市場開設者たる長崎県水産会はメッセージを送り、

「此糶賣の最非については久しく關係者間に論議されたる所なるも久しき習慣に囚はるる者及び値開きの急速なることに阻され、これが実現に長く躊躇されたりしが、前記の如く林兼組が不許これを試みたるに端を發して、これに倣ふもの漸く多く出て來り、不識、問に克く大問題の實現を見るを得たるは奇とせざるを得ず。(中略)之が出現により兎も角關係者が現時の取引法に倦き足らず切に改善を望むの意向あること明らかに看取され、大いに慶せざるを得ず³²⁾」

と「林兼の英断」に賛同し、「糶賣開始の利益」が魚価の「前年に比し一割三、四分及至二割二、三分高き」をみていること、および「日々公正なる建値の下に完全に取引」される点をあげて、高く評価している。このように外来の巨大商業資本が「問屋取引の旧慣」改革の先陣をきり、それが荷主たる生産者ばかりでなく「これ迄小賣の名儀を冒して市中随所に於て相手次第にて販賣されたるものが漸次市場内に集まり來り」というように場外取引を行っていた仲買、小売商の市場売買参加をも促進するような状況の下では、在地問屋のみが旧慣の固執を許されるはずがなく、かれらをも巻き込んだ長崎市場の一大改編がようやく日程にのぼってくるのである。

この時期の市場再編を要約するならば、それは「問屋の手数料商人化」ということにつきる。生産地市場における問屋制の改廃は戦時統制までまたねばならなかったが、その露払いをしたのは、長崎の場合、阿波船主層(中小底曳資本階層)であったとしてよい。下関では出雲船その他、中小漁業の先行的な直販展開をみていなかったがゆえに問屋制が統制直前まで維持さ

れているのにたいし、長崎では恐慌後に、少くとも機船底曳漁業にかぎっては、問屋制は形骸化し、問屋の手数料商人化が進んでいるのである。

では問屋の手数料商人化とは、どのようなことを指しているか。

セリ取引の普及によって、まず市場取引における競争条件が成熟した。セリによって産地市場の価格形成システムを公開し、高値が出れば、問屋は荷主多数を吸引でき、また荷が大量に集まれば買参人多数を動員できるので相場が堅調になって、それがまた、集荷力を増大する、という形で問屋間競争を激しくする。この段階では取引の公平性、公開性、相場の堅調性、品揃の多寡などにもとずく競争原理が問屋の商品集中を規定する。したがって旧慣による問屋利潤の主要な構成要素であった「下駄」が、まず姿を消すことになった。当時、林兼、山田屋などの有力問屋は自からも直送出荷を行っていたが、その立場を利用して底曳物に「下駄」をはくことは、集荷面での競争力減退につながる。直送市場相場をつかんでいる阿波船主層の厳しい監視下におかれていれば、なおさらである。「検量ごまかし」その他の不正行為も同じ理由から問屋の「常套手段」たりえなくなった。要するに問屋は1割という定率化(市場規則に定められた)した手数料のみを利潤源泉にせねば、存続できなくなったのである。

問屋手数料1割というのは、戦前期の産地消費地市場で一般に採用されていたマージン幅で、いわば全国的に定率化していたのであるが、競争条件の生成は、こうした長崎市場の定率マージンでさえ問屋に保障しなくなった。つまり長崎市場の販売手数料1割は、昭和10年、名目的には、

「縣水産會へ市場使用料	七厘
金融會社へ立替手数料	二分七厘
問屋手数料(水揚仲仕賃共)	六分六厘」 ³³⁾

となっていたが、「然ルニ實際ニ於テハ各問屋間ニハ荷主吸取策ノ為メ可及の手續料値下ノ競争ヲナシ、縣水産會及金融會社ノ手續料ヲ減額スル能ハザルヲ以テ、自己ノ手續料ノミヲ値下ヲ斷行シ居ル者多シ³⁴⁾」となり、「大多數ノ問屋ガ採用シテ居ル手数料」率は売上高の7%であって、その内訳は、

「市場使用料	七厘
立替手数料	二分七厘
問屋手数料(水揚仲仕賃共)	三分六厘」 ³⁵⁾

になっており、戦後、全国の生産地市場で普及した低率手数料が、長崎市場においては昭和10年にいち早く実現しているのである。この手数料率は同時期、実質7～8%とが確保されていた下関の間屋マージン^{*}に比べ極度に低率化されており、長崎を根拠とする底曳船主にとって、市場立地条件の不利を問屋のこうした手数料商人化による利潤縮減によって、つまり生産者手取の増大によって、かなりカバーできる市場・価格条件が生み出されつつあったことを意味する。少なくとも、それまで存在していた下関との市場立地条件の優劣は、長崎が旧慣を打破り、市場改編を先行した結果、かなり緩和されたとみなしてよいであろう。阿波船団は、この時期、下関にも荷割所を設け、特急貨車利用などによる本土市場直送体制を確立しているため、問屋依存の出雲船団よりはるかに有利な市場展開条件を手中にし、市場への経済的距離を一挙に短縮することによって日東など下関根拠の有力以西企業と肩を並べうまでになっている。

こうなると阿波船主層は漁場から大消費地市場へ直航する出荷方式、つまり消費地直航分だけ操業条件が不利になる出荷形態のみに依存しなくても、根拠地市場と直送市場との価格比較の上に立って出荷先、水揚地を自由に選択することができるようになる。そして阿波船団の組織的力は根拠地市場における貨車輸送の出荷割当枠を確保せしめ、鉄道を利用しての直送出荷がメイン・ルートとして定着するにいたる。昭和10年代には、長崎の場合、「第二魚揚場^{**}」を通じて底曳物の過半が直送出荷されるようになり、また玉之浦組の移転先である福岡でも、昭和10年時には「徳島縣機船底曳網漁業九州出漁團」^⑧を商號とし、本港ニ根拠地事務所ヲ有ス。福岡ニ歸港スル團體所屬漁船ハ同ジク市内ナル西方福岡港ニ大部分ノ漁獲物ヲ水揚シテ直接出荷ヲ行ヒ、漁獲物ノ一部ヲ當博多港ニ水揚、魚市場ニ上市スルモノナリ³⁶⁾とされ、貨車直送を中心とする市場展開をみせている。

かくて、阿波船団の二大根拠地において底曳漁業資本に主導される産地市場の基礎が固められ、戦時統制を経て、戦後に漁業資本優位の魚市場が完成された姿をあらわすのである。

藩政期から長崎市場を支配してきた問屋仲間は阿波

船団の流通合理化運動によって、商業利潤基礎を崩壊せしめられ、最後の砦であった「契約船」の「直営船」化による問屋制下請への再編＝商業利潤の基礎保持もながくは続かず、昭和10年代初頭にはもはや漁業資本に従属する「手数料商人」としてのみ、その機能が社会的に容認される存在にすぎなくなったのである。

長崎在地問屋の没落は、昭和10年山田屋が日東漁業に師事して90トン級大型網船を建造し、同社に委託経営に出して、以西底曳経営を生産利潤の対象として見直さねばならなくなったことに象徴されている。

5 合理化運動下における底曳生産力の高度化と資本蓄積の進展

阿波船団による合理化運動の成果については、もはや贅言をつくす必要はないだろう。したがって以下では、合理化運動の成果が体现されているはずである阿波船主層の昭和恐慌→準戦時期における資本蓄積の動向について考察するにとどめたい。

まず、昭和初年代、日東、豊洋漁業ほど際立ったものではなかったけれども、長崎県下機船底曳漁業の生産力拡充が進展していたことに留意しなければならぬ。

「漁獲物ノ變取締規則ノ改正等ハ直ニ船舶、噸數及馬力ニ少カラズ影響ヲ來タス所アリタリ即チ漁獲物ノ變化ニヨル雜魚多獲ヘノ轉換ニヨリ航續力、曳網力、積載量等從來ノ儘ニテ不充分ヲ告グルニ至リ、（中略）昭和六年ニ已ニ五十噸ヲ超エタル漁船四隻ヲ出シ縣許可ノ大小型總船數四百九隻ノ合計噸數一萬四千九百四十二噸一隻平均三十六噸ナリシガ、全十年ニハ三百五十六隻ノ合計噸數一萬五千六百三十四噸一隻平均四十四噸トナリ前者ニ比シ平均一隻八噸ノ増加ヲ見ルニ至リ、（中略）六年度ト十年度ニ於ケル隻數ノ差五十三隻ノ減少ハ小型船ノ大型船ニ吸収セラレタル結果ニシテ昭和十年十月現在ニ於テ五十噸以上ノ船舶三十五隻ニ達シ中ニ九十餘噸ノモノ四隻ヲ數ヘ尚日ヲ遂ツテ増加ノ傾向ヲ示セリ³⁷⁾」

昭和6～10年における長崎県機船底曳の生産力拡充は、5年の取締規則の改正（大型化通牒）を契機にしてはいるが、それ以前、つまり大正末から昭和の初め

* 帝国水産会の「魚市場ニ關スル調査」によると、昭和10年、下関岬ノ町魚市場の間屋手数料は「10%ヲ基準トスレドモ荷主トノ特約ニ依リ之レト異ナル料率アリ」とし、また仲買人にも完納の場合1～2%の歩戻をしていたとされているから、実質7.8%のマージン率になっていたのではないかと推測される。

** ここは「縣外輸送用市場ニシテ、トロール、底曳網等ノ魚類ノ多クハ此處ニ陸揚ス」（長崎県水産誌 P 281）とされている。

にかけての漁場・資源荒廃による赤物から漬物への漁獲物組成の変化、すなわち「雑魚多獲への轉換」が従来の生産力規模による以西操業を不十分としたことが、大型化の決定的動機となっていた。このような恐慌後の船型大型化傾向は大正11～14年の1隻平均63馬力から、昭和8年74馬力、同10年82馬力へと大きな馬力アップをもたらしている。つまり長崎県においても大型化通牒後は、底曳船の隻数減少と大型化・高馬力化傾向が一般化しているのである。ただ山田屋の90トン級網船（これは下関へ根拠を移していた）をのぞけば、上限が50トン台で、しかもすべて木造船、焼玉機関という資本装備の段階にとどまっていた。それは昭和8年に「船齡、修繕、耐久、船価償却等經濟的見地より鐵船洋式ノモノ出現セシガ全年秋期支那東海ニ襲來セル稀ノ颱風ニ因ル多數ノ遭難ニヨリ五十噸級洋式船ノ耐波性ニ疑ヲ懷クニ至リ八九十噸優秀船ヲ除クノ外ハ其後洋式ノ建造ヲ見ルコト少ク再び阿波船型ノ復興ヲ見ツツ³⁸⁾」あった情況に照らして明白である。つまり長崎県下におけるこの時期の大型化傾向は、日東、豊洋などの大型優秀船にたいして本格的な生産力競争を挑む段階には達していなかったのである。言い換えれば、このような阿波船型を中心とする以西底曳漁業の生産力高度化は、睽目すべきものがあったにもかかわらず、日東、豊洋漁業のそれに較べて、かなり劣位にあり、生産力投資を技術的合理化に結実しえない段階にとどまっているのだ。このことは50トン級船の鋼船化が試行されながら、その安定性に難があるとして再び「阿波船型」を「復興」させている点、また無線電信装置の普及をみても、それを以西操業に応用できなかった点に象徴されている。

中小船主層のこのように限定された生産力高度化が日東、豊洋漁業との生産力格差を形成せしむる大きな要因となったことは論をまたない。戦前の以西底曳漁業における生産力格差の形成とその固定化は、生産力投資における有力以西企業の先進的な軍事技術利用と中小以西企業の技術的に未熟な在来産業依存の関係を

反映するもので*もある。つまり、それは当時の日本工業における重工業資本（大造船資本）の軍需依存とそれにもとづく軍事的な技術開発への偏寄と中小機械工業（中小造船業）の未発達を、底曳生産力化の過程で体現したものに他ならない。したがって以西底曳漁業の生産力高度化過程における格差形成とその固定化の要因は、戦前日本資本主義の特殊な工業化構造に規定されたものであったといえよう。とするならば戦前における以西底曳生産力格差の固定化は構造的なものであって、その断層を埋めることはきわめて困難であった、としなければならない。

しかしながら、昭和6～10年間に53隻の底曳船が姿を消していることは、大型化補充（スクラップ・アンド・ビルド）のため「小型船が大型船に吸収セラレタル結果」に他ならず、下関ほどに目立たなかったけれども、長崎においても底曳船集積による生産力拡充が除々に進展していた事情を示している。問題は、長崎県でこうした底曳船集積＝大型化拡充を、いったいどれが主導したかである。

林兼長崎支店は昭和4**年時「直営船」「契約船」合せて35組を支配していたが、同10年でも前者34組、後者6組を所有しているにすぎないので、この間、底曳船の集積はほとんど進んでいない。生産力拡充の面でも、昭和15年時、長崎、下関根拠船を合せて1隻平均59トンにとどまっており、しかも下関根拠船は南支那海出漁（母船式）のため大型化しているので、長崎の場合は平均トン数を下回っていることを考慮するならば、さしたる生産力高度化を達成していないとみられる。もし保有許可枠内で山田屋のように大型化、鋼船化を達成していたら（林兼は生産力高度化を達成できる資本的、技術的基礎を確立していた）昭和10年代の林兼の所有隻数はスクラップ・アンド・ビルドのため大幅に減少していたはずである。したがって林兼商店は恐慌後、許可も集中しなければ底曳船集積量を増やすこともなく、さりとて技術革新的な生産力投資も遅々として進まず、まるで中途半端に終始しているの

* たとえば、それは昭和恐慌→準戦時期における共同（豊洋）漁業＝三菱造船、日東漁業＝藤永田造船のトロール、底曳船発・受注関係に典型的にみられる。両造船所は前者が大、中小艦艇、後者が中小艦艇の造船機装および機関開発などの技術蓄積があり、共同、日東はその点に着眼して優秀トロール、底曳船を建造している。藤永田などにも海軍省退役高官の重役就任があり、そのコネクションで日東の七田末吉は強力ディーゼル機関を備えた大型鋼船の建造に成功したといわれる。山田屋も七田を介して藤永田造船へ大型船の発注をしているのである。これにたいして阿波船主層は当時ぼつ興しつつあった長崎の家内工業的な小造船所、もしくは生業的な船大工に「阿波船型」を造らせ、機関は、これまた家内工業的な明石あたりの造機屋に発注するのを通例としていたので、鋼船化「西洋船型」化ディーゼル化などの技術的高度化は、たとえ資本力があつたとしても無理だったとおもわれる。つまり日東、豊洋と阿波船主層には生産力高度化に大きな断層があつたのである。

** 昭和4年の問屋支配組数は、長谷川安次郎「長崎における機船底曳網漁業と其の金融情況」（昭和4年）に従った。以下同じ。

である。少くとも 100 トン級の大底曳鋼船を建造能力をもつ彦島造船所（ドック 2、船台 11）をもっていたにもかかわらずである。これは恐慌後の以西大型化の経済的意義を山田屋ほどにも認識していなかったことの証左であって、戦前期における林兼の商業資本的（産業資本に純化しきれない）性格をあらわすものとかんがえられる。

山田屋は昭和 4 年 30 組を支配していたが昭和 10 年には「直営船」10 組半に減じている。もっともこの時期、少くとも 8 組以上の許可をつぶして大型鋼船を建造していることを考慮に入れねばならないが、それでも昭和の初めからすると勢力減退はさげられない。ただ林兼と違って山田屋の場合、問屋の手数料商人化が進む過程で以西底曳を生産利潤の対象として見直す努力を払っていることは評価すべきであろう。90 トン級ディーゼル 230 馬力の大底曳鋼船は戦前、日東漁業に 20 隻、山田屋に 8 隻所有されているのみであり、もしこの高性能新鋭船を自から稼働させていれば、昭和 10～15 年の以西底曳漁業の第 2 期黄金時代に日東漁業なみの超過利潤を「独占」するチャンスに恵まれたはずである。が、問屋資本としては異例の大型化に踏切りながら、それを七田末吉のひきいる日東漁業に委託経営に出しているのである。これはおそらく近き将来、産業資本として以西底曳を本業にすえる意図があつての委託であつたのだろうが（この意図は、敗戦直後、この委託船で以西操業の先陣を切り、山田屋の戦後再建に多大の役割を演じさせることになったので、10 年後に結実する）、ぎやくにいえば、それは昭和 10 年代になつても大型新鋭船を山田屋の以西操業の経営と技術が、こなしきれなかったことのまごうかたなき証左でもある。三番手につけていた森田屋にいたっては昭和 4 年、15 組を支配下においていたものが、10 年には 4 組所有に後退している。

以上のことは、昭和恐慌後、長崎において問屋資本の底曳船集積が進展するどころか、大正 10 年代に集積した底曳船を大挙して手離していった経過を示している。要するに恐慌後、許可制度下における底曳生産力の集積と拡大を主導しえなかった訳だ。とするならば、この時期の生産力拡充は、長崎県機船底曳漁業において中心的勢力を占めていた阿波船主層によって担われざるをえなかったであろう。事実、昭和初年代に阿波船団の上向層は睽目すべき蓄積と拡大をとげている。その底曳船集積状況は以下のとおりである。

「〔長崎に根拠をおく船主〕

高田 万吉：大正 15 年 3 組→昭和 6 年 11 組→10 年 15 組

浜崎浅太郎：昭和 4 年 1 組→6 年 3 組→10 年 8 組

〔王之浦に根拠をおく船主〕

徳島 岩吉：昭和 2 年 1 組→5 年 4 組→10 年 5 組

富永恒太郎：昭和 2 年 4 組→6 年 8 組

森口 幸夫：昭和 2 年 1 組→8 年 3 組→12 年 5 組

大野信太郎：大正 14 年 3 組→昭和 10 年 4 組

勝瀬 勇：昭和 3 年 2 組→5 年 2.5 組→8 年 4 組

共漁丸組合：大正 12 年 1 組→昭和 2 年 5 組→4 年 7 組（7 年解散し出資者 7 人の個人経営となる）＊」

同じ阿波系でも長崎組の生産力集積は高田、浜崎らの有力船主に限られている。もっとも昭和初年代に 12 組所有の小経営を簇生せしめてはいるが。阿波船主層のなかで最大の底曳船集積を達成した高田万吉の場合は大正末、安田銀行からの建造資金借入れで連帯保証した阿波船主の昭和恐慌へかけての経営行詰りによる「借金肩替り」や、同じく銀行資金を導入して以西経営に乗り出した平漁組所有の底曳船買収によって、問屋顔負けの集積をとげたものである。

これにたいして玉之浦組は、恐慌を前後して積極果敢な生産力集積をおこなっている。それを主導した 5 人の有力船主は昭和 2 年時の 11 組（1 経営平均 2 組）から 10 年には 26 組（平均 5 組）にまで所有規模を拡大せしめているのである。なかでも昭和 2 年、林兼「契約船」から独立した船頭出身の徳島岩吉は 10 年には 5 組船主に成長をとげている。こうした上向層の生産力集積ばかりでなく、昭和初年代は問屋から自立した 1～3 組経営規模の独立自営船主をも広汎に簇生させているのが特徴的である。そしてこれらの阿波船主層は、たとえば勝瀬勇のように台風で船をやられ、さらに「不況の為経営困難に陥り負債十萬圓を受けて経営立直しに苦慮」³⁹しても、自力で恐慌を突破するような強靱さを発揮し、漁業資本家として成長しているのである。

このような睽目すべき阿波船主層の集積状況を把えて「昭和 10 年代までにある程度、徳島水産のようなアウトサイダーを確立させ⁴⁰」（傍点、筆者）たり「徳島系船主のようにある程度の漁船集積が林兼の集中過程と並行して進められたのは、ほぼ昭和 7 年前後まで

＊ 支那海漁業誌、高田万吉伝、徳島翁追慕録（昭和 37 年）による。

であった⁴¹⁾」(傍点, 筆者)といった見解に歪小化する
ことはできないであろう。昭和初年代は昭和恐慌を
境にして問屋資本の生産力集中の停退・縮減傾向と、
阿波船主層による驚威的な生産力集積の増大傾向とが
明確に対比されねばならない、からである。もちろん
阿波船主のなかにも「銀行資金借入組」のように恐慌
期、極度の経営不振におち入って底曳船を手離さねば
ならなかった者も少なかったはずである。しかしそ
れは中小底曳階層の分解が進行した事態、つまり上向
層による資本蓄積の進展を示すものに他ならず、「小
型船ノ大型船ニ吸収セラレタル」は、断じて問屋資本
の集積結果によるものではなくて、阿波系上向層が許
可・漁船の集中・集積を進めた結果、生じたものであ
ることは否定すべくもないであろう。

このような底曳上向層のなかから、恐慌後、長崎根
拠の揚線網や三崎を根拠とするマグロ延縄を兼営する
ものがあらわれ、また戦後の蓄積方式の原型をなす不
動産投資による「富」の集積がみられ、福岡における
製氷、製函、造船などの漁業関連産業投資が盛行する
のである。

以上みてきたような阿波船主層の昭和初年代におけ
る資本蓄積の進展が、昭和恐慌を前後する流通合理化
運動によって、その生産力基礎を固めたものであった
ことはもはや疑念の余地はないであろう。かかる合理化
運動が「船主層の独立を実現させた主体的条件」で
あったばかりでなく、中小底曳経営層の蓄積と拡大を
促進し、以西底曳漁業における産業資本確立をもたら
すBull Trawler もあったのである。

引用文献

- 1) 長谷川安次郎(1929), 長崎の機船底曳網漁業と
其の金融情況, 京都帝大経済論叢, 28巻4号, 42。
- 2) 3) 大仏次郎編(1958) 中部幾次郎, 150。

- 4) 5) 長谷川, 前掲論文, 47。
- 6) 同論文, 45。
- 7) 長崎市制65年史(1955) 中編 1, 032。
- 8) 中楯興, 秋山博一(1969), 以西底曳漁業の経済
分析, 九州大学産業労働研究所, 47号。
- 9) 日本勸業銀行(1924), 水産金融ニ関スル調査。
- 10) 水産界(1926) 516号, 15。
- 11) 水産(1923) 10巻19号。
- 12) 13) 水産界, 516号, 51—52。
- 14) 高田万吉伝, 270。
- 15) 水産界(1931) 581号。
- 16) 長谷川, 前掲論文, 40。
- 17) 支那海出漁誌(1941), 86。
- 18) 前掲伝, 277。
- 19) 水産(1921) 8巻3号, 10—12。
- 20) 前掲伝, 278。
- 21) 前掲誌, 157。
- 22) 同誌, 158。
- 23) 長谷川彰(1959), 漁業独占の確立過程, 漁業経
済研究, 7巻4号, 98—99。
- 24) 25) 26) 水産界(1930) 575号, 45—47。
- 27) 国司浩助(1939), 国司浩助氏論叢 652。
- 28) 同書, 241。
- 29) 同書, 646。
- 30) 31) 32) 水産界(1933) 615号, 長崎県水産会水産物卸
売市場昭和8年魚類集散状況, 32。
- 33) 34) 35) 帝国水産会(1936), 魚市場ニ関スル調査, 293。
- 36) 帝国水産会(1938) 魚市場ニ関スル調査, 58。
- 37) 長崎県水産誌(1936) 312。
- 38) 同誌, 311。
- 39) 支那海出漁誌, 169。
- 40) 41) 志村賢男(1965), 日本漁業の資本蓄積, 東大出
版会, 136。